

A DEBATE ► Cambios de velocidad en las carreteras

SEGURIDAD VIAL ► La modificación del Reglamento General de Circulación que tramita el Gobierno prevé aumentar la velocidad máxima en determinados tramos de autovías y autopistas a 130 kilómetros por hora. El aumento tiene defensores y detractores.

A 130 kilómetros por autovía y autopista

POR: CARMEN UZ
FOTO: AEP

Si nada se tuerce, es probable que antes de que acabe el año podamos circular a 130 kilómetros por hora en algunos tramos de autovías y autopistas españolas. Los tramos se elegirán en función de las características del trazado, del estado del firme y de las condiciones meteorológicas y ambientales, aunque no se ha explicado cómo se determinará este último factor.

El Gobierno pretende equiparar las velocidades a otros países de la Unión Europea, apoyándose en que las vías y el parque automovilístico español han mejorado mucho desde 1981, año en que estableció la velocidad máxima a 120 kilómetros. Con la salvedad de la reducción temporal que se produjo en 2011. La razón esgrimida fue el ahorro económico y la reducción duró poco tiempo.

El Gobierno plantea ahora un aumento de la velocidad, aunque la situación del

país no ha mejorado. Es más, las condiciones de las carreteras han empeorado y el parque automovilístico, también.

Ante esta situación, se alzan voces en contra del aumento de velocidad, porque además esta propuesta contrasta con algunas otras. En carreteras secundarias se prevé bajar la velocidad máxima permitida, al igual que en vías urbanas donde haya una gran presencia peatonal.

La obligación de que los niños lleven casco en bici tanto en ciudad como en vías interurbanas, la posibilidad de hacer análisis de alcohol y drogas a peatones que cometan infracciones (y no solo aquellos que sean víctimas o copartícipes de un accidente) y el aumento de las multas por conducir bajo los efectos del alcohol o de las drogas (de 500 a 1.000 euros) son otros cambios previstos e igual de controvertidos. También se prohibirán detectores de radar y los sistemas de retención infantil no se registrarán por la edad sino por la altura.



La velocidad mata y todos podemos ser víctimas

STOP ACCIDENTES se manifiesta absolutamente contraria al aumento de la velocidad en autopistas y autovías. El hecho de haber conseguido durante estos años reducir la mortalidad, la gravedad de los accidentes y lograr salvar muchas vidas ha sido sobre todo gracias al control preventivo con el sistema de radares, reduciendo la velocidad. Es un hecho demostrable. Si la velocidad crece, crecen los accidentes y la gravedad de estos.

Todos los estudios que se han realizado relativos a accidentología en el mundo ponen en evidencia que la velocidad agrava las consecuencias de los siniestros de tráfico: según un estudio Europeo (ETSC), ampliar el límite de velocidad en tan solo un 1 km/hora supone un aumento de un 3% de los accidentes de tráfico



JEANNE PICARD
FUNDADORA DE STOP ACCIDENTES Y
DELEGADA EN GALICIA

Se ha reducido la mortalidad y la gravedad de los accidentes gracias al control preventivo de los radares. Si la velocidad crece, crecen los accidentes

y, por contra, la OCDE asegura que, bajar un 5% la velocidad, podría reducir un 20% los accidentes mortales. Por contra, a partir de

140-150 km/hora se produce lo que los expertos llaman un cataclismo perceptivo o la visión túnel y a 130 km/hora, el ángulo de visión alcanza solo 30 grados. «La velocidad es un factor de riesgo para absolutamente todos los accidentes, desde la más mínima deformación del parachoques hasta los accidentes mortales», escribió Rune Elvik.

El hecho de una velocidad variable añade riesgo ya que todos los estudios demuestran la incidencia del factor humano en los siniestros viales en un 80/90%, lo que hace de muy difícil aplicación una norma que nunca será igual y podrá tener interpretaciones por parte de los conductores y también muchas veces con graves consecuencias judiciales. Echamos de menos una norma obligatoria para la educación

vial, es la gran asignatura pendiente que de verdad debería preocupar al Gobierno.

No se puede aceptar que se considere si el estado de la vía es óptimo, ya que es de obligado cumplimiento mantener en estado óptimo todas las vías por las que circulamos. Es una discriminación que no se puede admitir.

En cuanto a la meteorología, es un factor que todo conductor siempre debe tener en cuenta y adaptar su velocidad. ¿En verano, cuando aumenta la accidentalidad, tendremos más facilidad para correr? El espíritu de esta norma establece circuitos para privilegiados. ¿Para conductores de coches potentes? ¿O para pilotos jóvenes ávidos de velocidad habiendo quizás consumido droga y alcohol?

A parte de sus efectos directos,

un aumento de la velocidad puede agravar los errores humanos, por su repercusión sobre la anticipación del conductor y la distancia de reacción y de frenada. Sería mucho más importante y un bien para la seguridad vial exigir de los fabricantes la instalación de sistemas de control de velocidad de serie en todos los vehículos, así como de cajas negras como medidas de prevención

Esta norma va en contra de lo que el Reglamento de Circulación establece en su introducción, cuando habla de pacificar el tráfico en el ámbito urbano e interurbano. Contradice el hecho de reducir en las vías nacionales y secundarias, confunde a los conductores e incita a la velocidad.

Y por último, no olvidemos las consecuencias económicas y medioambientales que tendría este aumento de la velocidad en el contexto de crisis actual: incremento del consumo de combustible y mayor contaminación. A



Los límites actuales no se ajustan a las necesidades reales

Los límites actuales de velocidad que tenemos en las carreteras españolas, datan de los años setenta y se crearon para dar respuesta a la crisis energética del momento. Se puede hablar de tres momentos clave que dan lugar a los límites de velocidad en las carreteras españolas.

El 6 de abril de 1974, por orden ministerial, se estableció como límite máximo en las carreteras los 130 km/hora, como motivo de la crisis energética. En 1976 se volvió a modificar, reduciéndose a 100 km/hora. Y posteriormente, en 1981 se aumentó a 120 km/hora y hasta el día de hoy, salvo un momento temporal en 2011, en que se decidió establecer 110 km/hora, no se sabe muy bien con qué criterio.

Por otro lado, si nos centramos en las velocidades de los países de la Unión Europea, podemos decir que tanto en ciudad como en carreteras convencionales las velocidades son bastante semejantes y guardan cierto consenso, 50 km/hora en el caso de las ciudades, y entorno a los 90/100 km/hora para las carreteras convencionales.

Es en las autopistas donde nos encontramos mayores diferencias de velocidad, que van desde los 110 km/hora a los 130 km/hora, encontrándonos con que, en más del 50% de los países de la Unión Europea, el límite

TOMÁS SANTA CECILIA

DIRECTOR DEL ÁREA DE SEGURIDAD VIAL DEL RACE

Posiblemente tenemos las mejores carreteras de Europa y nuestro parque automovilístico ha mejorado notablemente respecto a hace 30 años

las mejores carreteras de Europa. Y del mismo modo, nuestro parque automovilístico ha mejorado notablemente respecto al de hace 30 años.

Por este motivo, el RACE lleva tiempo demandado una revisión de los actuales límites de velocidad, límites que se ajusten a las necesidades y demandas actuales.

Parece ser que esta demanda, transmitida por parte de los conductores al RACE y por nosotros a las diversas administraciones, ha quedado reflejada en la nueva Ley de Seguridad Vial, donde ya viene indicada la velocidad de 130 km/hora.

El siguiente paso que la administración tiene que dar es decidir dónde y cuándo hacerlo viable. Nuestra propuesta es concreta. En la actualidad, la mayor parte de las autovías y autopistas están preparadas para asumir esta velocidad. Ya tendríamos el dónde.

Otros de los puntos importantes sería establecer bajo qué condiciones, el cuándo. La propuesta que sugerimos se centra en valorar las condiciones meteorológicas y la intensidad de tráfico de las vías.

Manejando estas dos variables, junto con el tipo de infraestructura, podríamos disponer de un sistema de gestión de tráfico más dinámico y, sobre todo, eficiente.

de velocidad en autopista está marcado en 130 km/hora. Países como Francia, Italia o Alemania así lo tienen.

Como vemos, el tema de la velocidad siempre ha causado controversia, encontrándonos con detractores y defensores, pero lo que es cierto es que los actuales límites de velocidad no se ajustan a la realidad del momento.

No se ajustan al momento actual porque no tenemos las mismas carreteras de hace veinte años. Posiblemente tengamos

lo que hay que añadir que, el más que probable aumento de la siniestralidad, provocaría también un aumento de la mortalidad y/o heridos graves, algo que repercute de manera directa en la sanidad pública. El valor monetario de una vida estadística y el cálculo de los costes sociales se cifra en 1,3 millones de euros, según un estudio de la Universidad de Murcia y Pablo Olavide Sevilla, de la Dirección General de Tráfico. Y además está el incalculable dolor humano de las familias, afectadas para siempre.

Después de tantos años de lucha para concienciar a los conductores, no aceptamos lo inaceptable. La velocidad mata y es un factor de riesgo. No se olviden, todos podemos ser víctimas. Se suman día tras día y representa una de las mayores catástrofes humanas a nivel mundial.

Menos velocidad en vías secundarias

PARACE ser que la medida que más interés y expectación está suscitando es la de la posibilidad de circular a 130 km/hora por determinadas carreteras. Creo que tal medida, de aprobarse definitivamente, va a tener una repercusión práctica muy escasa, ya que está previsto que se establezca solamente en tramos muy concretos, y siempre que además existan buenas condiciones. No parece, por tanto, que vaya a tener un efecto trascendente sobre las cifras de accidentes y esperamos que así sea.

Mucho más importante, desde el punto de vista de la seguridad vial, es la posibilidad de que el nuevo reglamento establezca una reducción en la velocidad máxima de las carreteras convencionales.

Esta sí que puede ser una me-

CARLOS GIL

FISCAL COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA

La medida de mayor alcance es la relativa a las sanciones en el caso de conducción bajo el efecto de las drogas. Era necesaria una adecuada respuesta sancionadora

didada con una indudable trascendencia en el ámbito de la seguridad, pues no podemos olvidar que la mayor parte de los falleci-

mientos en carretera se producen en este tipo de vías.

Existen numerosos estudios y ejemplos prácticos que ponen de manifiesto, sin ninguna duda, la notable reducción en la tasa de accidentalidad cuando se produce una disminución en las velocidades de circulación. Así, pueden citarse los casos de Suiza y Suecia, en donde la reducción de los límites de velocidad supuso una disminución consiguiente de la velocidad media del tráfico, que se tradujo en un descenso de la tasa de accidentes superior al 12%.

También habría que apuntar otras posibles modificaciones con notable repercusión sobre la seguridad vial, como son las nuevas regulaciones sobre el cinturón de seguridad, sobre los sistemas de retención infantil (en

función de la talla del menor) o del uso del casco en los ciclistas menores de edad y en todo tipo de vías. De un efecto semejante sería el incremento en las sanciones por los consumos de drogas tóxicas o el régimen de responsabilidad en caso de atropellos cinéuticos.

De las medidas anteriormente citadas, la que me parece de mayor alcance es la relativa a las sanciones en el caso de conducción bajo el efecto de drogas, ya que las cifras siguen siendo alarmantes. Existen muchos casos en los que estas conductas no se pueden llevar por vía penal y por ello era necesaria una adecuada respuesta sancionadora en vía administrativa.

En cualquier caso, habrá que esperar al nuevo reglamento que desarrolle la ley que se reforma.