

INFORME SINIESTRALIDAD VIAL 2014

Hacia una Estrategia Integral de la Carretera convencional 2015 – 2020

Por Ramón Ledesma. Asesor Pons Seguridad Vial

El pasado 2 de Enero el Ministerio de Interior presentaba los resultados de siniestralidad vial en las carreteras españolas correspondientes al año 2014 (quedan fuera los datos de vías urbanas). De ellos pueden extraerse varias conclusiones:

1.- **Desaceleración del ritmo de reducción.** 2013 arrojaba un total de 1000 accidentes mortales, con 1.134 fallecidos. 2014 cerraba el año con 981 accidentes y 1.131 víctimas mortales. Parece deducirse que la reducción del número de fallecidos está entrando en un cierto “suelo” en torno al cual podría estancarse. Las reducciones tradicionales en los últimos años mostraban importantes descensos en la siniestralidad que ahora pueden comenzar a no superarse.

2.- **Protagonismo de la mortalidad de las carreteras convencionales.** La vías de gran capacidad continúan reduciendo el número de fallecidos, mientras que las carreteras convencionales aumentan el protagonismo en la siniestralidad. En 2013, de los 1.134 fallecidos, 272 se produjeron en autopistas y autovías y 862 en carreteras convencionales. En 2014, 237 tuvieron lugar en las primeras (-13 %) y 894 en las segundas (+4%).

3.- **Atención a los ciclistas.** El número de usuarios de bicicletas muertos en vías interurbanas ha pasado de 37 a 46 (+20%). En este punto hay que recordar que el ciclista de vía interurbana lo es, como regla general, de carretera convencional (tiene prohibida su circulación en autopistas y autovías, como norma general)

Las cifras anteriores parecen llevarnos a la necesidad de que, si en los próximos años quieren volverse a acometer importantes reducciones en la siniestralidad de las carreteras, resultará imprescindible centrarse en un escenario: las carreteras convencionales.

Desde PONS Seguridad Vial creemos que acometer esta tarea solo puede realizarse con una herramienta de planificación plurianual: la Estrategia Integral de la Carretera convencional 2015 - 2020. Esta Estrategia debe elaborarse con la participación de todos y cada uno de los Agentes implicados:

INFORME SINIESTRALIDAD VIAL 2014

titulares de la vía, asociaciones de usuarios, fabricantes de vehículos, administraciones competentes en la vigilancia y disciplina del tráfico..... Un árbol de medidas, objetivos y compromisos debe salir de ella para permitir reducir nuevamente la siniestralidad entre un 15 y un 20% en estas vías.

Y, en ese conjunto de medidas, una de ellas debería tornarse en protagonista: el cambio de 100 a 90 km/h en el límite de velocidad de estas vías. Muchas y muy diversas son las razones que llevan a esgrimir esta medida como líder de la Estrategia.

Centremos algunos de ellas:

a) **incremento del control del vehículo en caso de posible conflicto.** Peatones, ciclistas, maquinaria agrícola, cruces con otras vías.... son elementos frecuentes y habituales que dibujan un complejo e imprevisible escenario en la carretera convencional. La diferencia entre el alcance o no sobre el elemento al que se aproxima el conductor depende en muchas ocasiones de una menor velocidad y un mayor control del vehículo ante la situación inesperada.

b) **consecuencias menos lesivas en caso de accidente.** En caso de colisión o alcance, los efectos tendrán menor gravedad: muchos fallecidos pueden pasar a heridos graves o leves por el mero hecho de que la velocidad de impacto es menor. Y heridos graves o leves pueden convertirse en simples incidentes, sin consecuencia personal alguna.

c) **incremento de la percepción de riesgo.** La reducción de este límite de velocidad de tres dígitos (100 km/h) a un límite con dos dígitos (90 km/h) implica dos importantes ventajas:

- ayuda a centrar el foco de atención a toda la población conductora sobre el nivel de riesgo vial que, como hemos visto, se produce en estas vías. El cambio (normativo y mediático) permitirá llamar la atención a los conductores del complejo e imprevisible escenario que afrontan al adentrarse en la carretera convencional frente al escenario más confiable y cierto que supone la autopista.
- facilita el cambio de "chip" que todo conductor debe sufrir cuando se incorpora de una autopista (donde existe separación de calzadas, sentido único de circulación y ausencia general de "obstáculos" imprevistos) a una carretera convencional (sin separación de calzadas, doble sentido de circulación y múltiples presencias inesperadas en su trayectoria) En este sentido, no es

INFORME SINIESTRALIDAD VIAL 2014

infrecuente en la actualidad que los conductores continúen circulando a la velocidad a la que lo hacían por la autopista de la que provenían.

d) **mínima afectación.** El factor velocidad en el tráfico interurbano resulta importante cuando debemos desarrollar un desplazamiento de largo recorrido. Trayectos importantes de viaje, superiores a las dos horas, parecen exigir una velocidad y vía adecuadas que nos permitan avanzar a un ritmo considerable aunque manteniendo siempre nuestra seguridad.

La Red española de autopistas y autovías es una herramienta excepcional para ello. Contamos sin duda con un conjunto de vías que nos permiten hacerlo a una velocidad razonable y segura.

Establecida esta Red, la utilización de las vías de doble sentido de circulación (vías convencionales) parece quedar reducidas a dos grandes supuestos:

- 1.- trayectos de corto recorrido, donde la necesidad de “avanzar” en el kilometraje no es tan importante.
- 2.- trayectos esporádicos en el trayecto de largo recorrido, donde puntualmente (normalmente al inicio o al final) precisamos del uso de estas vías por un breve espacio de tiempo para alcanzar nuestro destino final.

En ambas situaciones, la ventaja que la reducción del límite de velocidad supondría parece razonable frente a los supuestos inconvenientes que, en teoría, acarrearía.

e) **justificación normativa obsoleta.** El origen normativo del actual límite de velocidad de 100 km/h en carreteras convencionales se produce en el Reglamento General de Circulación del año 1992. En esta época España no cuenta con la actual Red de Autopistas y Autovías para recoger los trayectos de largo recorrido apuntados anteriormente, y el legislador, para facilitar al conductor “avanzar” de manera significativa en estos desplazamientos, dispone que determinadas carreteras convencionales con “mayor seguridad” (las que cuentan con arcén superior a 1,5 m) no tendrán un límite de 90 km/h, sino de 100.

La puesta en servicio de la actual Red de Autopistas y Autovías, que como hemos indicado, mueve ahora los grandes desplazamientos, parece dejar sin justificación la excepcionalidad del límite de 3 dígitos para estas vías.

f) **fomento en el uso de autopistas de gran capacidad.** Para aquellos que defienden el incremento en el uso de autopistas de gran capacidad, el establecimiento de un límite de velocidad de 90 km/h en vías convencionales puede introducirse sin duda en su cartera de argumentos. Constituirá, sin

INFORME SINIESTRALIDAD VIAL 2014

duda, un elemento más fácil socialmente de defender que el que supone “aumentar” el riesgo en las vías de gran capacidad.

g) **entorno europeo.** El establecimiento de un límite de 100 km/h en nuestras carreteras convencionales constituye una de las excepciones en el ámbito de los países de nuestro entorno. En este sentido, España, si desea seguir liderando el ranking mundial en seguridad vial, no debiera encontrarse en este grupo de las excepciones. En el ámbito de los países de nuestro entorno, por regla general los límites están establecidos entre los 96 y los 70 km/h. Gran Bretaña, optó por un límite de 96km/h, si bien la gran mayoría (Italia, Francia, Eslovaquia, Bulgaria, Croacia República Checa, Hungría, Luxemburgo, Rumanía, Polonia, Bélgica...) ha impuesto un límite de 90 km/h, por su parte en países como Holanda, Chipre, Noruega, Bosnia e Irlanda el límite es de 80 km/h, y Suecia se configura como el país europeo con el límite más bajo 70 km/h.

Breve nota sobre Pons Seguridad Vial:

Pons Seguridad Vial es la empresa líder en consultoría estratégica pública y privada en materia de movilidad y seguridad vial. También presta servicios internacionales en educación y formación vial, seguridad vial en el entorno empresarial y edición. La compañía apuesta por la movilidad responsable con la puesta en marcha de acciones en organizaciones y Administraciones Públicas, a través de la formación de los trabajadores, la prevención de riesgos laborales viales, la obtención de certificaciones que avalen el compromiso con la sociedad, como la UNE-ISO 39001, Planes de Movilidad Urbanos Sostenibles (PMUS) y en la empresa, el diseño de planes estratégicos, la vigilancia y disciplina del tráfico, el diseño de programas de formación y educación vial, etc.

Información de contacto:

E: seguridadvial@pons.es
@pons_Svial
PONS Seguridad Vial
Tel.: (+34) 91 700 76 00
Móvil: 629 655 240