

## ¿MENOS VELOCIDAD, MÁS MUERTOS?

DANIEL ALBALATE

EL PERIÓDICO 27/09/2009

La controvertida medida de los 80 km/h en el área metropolitana de Barcelona y los cambios que se derivan del proyecto de reforma de la ley de seguridad vial han situado los límites de velocidad en la primera línea del debate público sobre movilidad. La seguridad vial y la reducción de la contaminación son los objetivos declarados de estas medidas, que a menudo olvidan que las carreteras son una red. Un claro ejemplo es la nueva política sancionadora que se aplicará en todo el Estado, en cuanto la reforma de la ley supere los trámites parlamentarios en el Senado, y que eliminará el actual margen de tolerancia que nos permite viajar por carretera a una velocidad superior al límite –hasta un 10% de exceso– sin recibir ninguna sanción. Esta medida supondrá que, con la reforma, las sanciones se iniciarán a partir del primer km/h por exceso en cualquier vía, un precepto que por sí mismo ya es de dudosa legalidad considerando que este margen es el que se atribuye al posible error de los radares. En las autopistas y autovías, las denominadas vías de gran capacidad, las sanciones se iniciarán a partir de los 121 Km/h y no en los 133 Km/h como ocurre hasta el momento.

Los límites de velocidad afectan principalmente a la velocidad media de recorrido y por tanto constituyen uno de los factores determinantes del atractivo de una vía respecto a sus alternativas. Si tenemos en cuenta el amplio incumplimiento actual del límite de los 120 km/h en nuestras vías de gran capacidad, la reforma supone una reducción en la práctica del límite y de la principal ventaja comparativa de la que disfrutaban sobre sus alternativas de menor calidad. En realidad, es en estas vías de gran capacidad donde la diferencia entre la velocidad media y la legal es más elevada. Hay que recordar que el coste de un viaje se deriva del tiempo invertido, de los costes monetarios (peajes) y del consumo de carburante. Por ello, reducir las diferencias de tiempo entre las carreteras más seguras y las convencionales, más peligrosas, especialmente en los trayectos cortos, no es la mejor manera de incentivar la utilización de las vías de más calidad. Este efecto será importante en el caso de las autopistas de peaje –y menos en el caso de las autovías libres–, ya que la existencia del peaje supone una barrera para los conductores que, al ver reducido el ahorro de tiempo que supone circular por la vía de gran capacidad, pueden considerar más adecuado ahorrarse el peaje eligiendo la alternativa de peor calidad.

Como resultado, la redistribución del tráfico derivada de una medida como la propuesta en la reforma de la ley de seguridad vial nos aportará más accidentes y más

muertos en la red de carreteras, independientemente de lo que ocurra en las vías de gran capacidad. Basta recordar que en la pasada Semana Santa el 80% de las víctimas mortales se produjeron en carreteras convencionales de una sola calzada y dos sentidos y no en la red de autopistas y autovías. En este punto es interesante revisar lo que la experiencia de Estados Unidos puede aportarnos en este debate. La eliminación del límite de velocidad nacional en 1995 otorgó libertad a cada Estado para fijar su propio límite. Por este motivo, hoy encontramos una gran diversidad de límites de velocidad que a la vez han inspirado un rico abanico de estudios académicos sobre sus consecuencias. Estos trabajos muestran que los aumentos en los límites no tienen ningún impacto de largo plazo sobre la accidentalidad. Por el contrario, estos han generado una redistribución del tráfico significativa entre carreteras convencionales y vías de gran capacidad, fomentando la utilización de las segundas sobre las primeras. Dada la evidencia americana, es sensato esperar un movimiento inverso en el caso de las carreteras españolas provocando un mayor tráfico en las carreteras convencionales, especialmente en el caso de las alternativas a autopistas de peaje.

Asumiendo que es bueno hacer cumplir las leyes, y que el incumplimiento masivo de una regulación es la garantía de que esta no puede perdurar, quizá deberíamos replantearnos el límite de los 120 km/h sin dejarnos llevar por lo que es políticamente correcto. O sea, pensando en el conjunto de la red y no en la dualidad velocidad-accidentalidad que ha dirigido la política de seguridad vial de los últimos tiempos. Los ejemplos de las *autobahn* alemanas, donde no existe límite de velocidad, y el de las carreteras austríacas, francesas e italianas, con un límite de 130 km/h, ponen de manifiesto que los países con límites de velocidad superiores no tienen por qué presentar tasas de mortalidad significativamente superiores a las españolas.

En algunas ocasiones, lo que es políticamente correcto, como es reducir la velocidad media y aumentar la rigidez del sistema legal para promover seguridad, puede generar efectos perversos que actúen en contradicción con este objetivo. Hay que estudiar de forma integrada toda la red de carreteras y tener en cuenta que estas tienen características y funciones diferentes y que, además, forman una red interconectada. Desgraciadamente, la reforma de la ley no solo generará más tráfico en las vías inseguras con consecuencias directas sobre la salud pública, sino que además provocará que los conductores estemos más atentos al cuentakilómetros (o al GPS) que no a la carretera. En conclusión, menos velocidad no siempre significa menos muertos.