



La circulación a altas velocidades
origina graves perjuicios
ambientales, personales y sociales

Deprisa, deprisa...

Elena Díaz

La velocidad es un valor con tanto prestigio en nuestra sociedad que, para aumentarla, estamos dispuestos a pagar un altísimo precio. Así, desde mediados de los años 80, se han invertido cantidades *billonarias* en la construcción de vías rápidas —con el apoyo de los fondos europeos— con el objetivo de ganar tiempo sin reparar en gastos, ni en los altos costes humanos, sociales y ambientales *que* tal ofrenda al altar de una diosa tan tiránica nos exige

reducción del tiempo social destinado al transporte, es decir, una ganancia real del tiempo disponible para el ocio, la familia, los amigos, el estudio o el trabajo. Muy al contrario, el resultado está siendo un au-

menta de las distancias **a recorrer** y del tiempo ocupado en transportarnos —la distancia recorrida por un madrileño para ir al trabajo se ha duplicado desde los años 70—, llevándonos, a veces, a la inmovilidad absoluta de los atascos.

una encuesta realizada por el diario El Mundo en Internet, el 73% de los españoles es partidario de aumentar los límites de velocidad en carretera y 6 de cada 10 automovilistas no cumplen las limitaciones existentes, apoyados por la permisividad de las autoridades destinadas a vigilar su cumplimiento.

En este contexto, es necesario recuperar la cordura y poner freno a la enorme sangría de vidas humanas, de destrucción ambiental y de dinero que el culto a la velocidad nos está ocasionando.

Velocidad y seguridad

El automóvil es el medio de transporte menos seguro, ha ocasionado más muertes que la más mortífera de todas las guerras, la II Guerra Mundial, y en España es la principal causa de muerte violenta, por encima de la Guerra Civil. Los accidentes de tráfico suponen hoy la primera causa de muerte entre los 5 y los 24 años y la segunda entre los 24 y los 34 años (diario El País, 10-10-99). En los sectores médicos más sensibles los siniestros de tráfico son considerados como una epidemia.

Desde hace cuatro años, el número de siniestros en las carreteras no ha dejado de aumentar. En 1998 se produjeron

Elena Díaz es coordinadora del área de Urbanismo y Transporte de Ecologistas en Acción

El culto a la velocidad no viene sólo incentivado por los poderes institucionales, sino que las grandes empresas automovilísticas se hallan inmersas en la misma dinámica, al establecer como criterios prioritarios en la construcción de sus vehículos el aumento de potencia y de prestaciones, poniendo a la venta modelos que alcanzan velocidades cada vez mayores, que superan con mucho los límites máximos de velocidad permitidos y que en una sociedad basada en criterios un poco más racionales sólo podrían correr en los circuitos de carrera. Eso sí, se incorporan a los vehículos sistemas de seguridad cada vez más sofisticados que aumentan su precio, pero que no consiguen disminuir la alta siniestralidad que esta apuesta por la velocidad provoca.

Lo paradójico de esta situación es que tanta conjunción de esfuerzos en **ganar** tiempo no ha dado como resultado una

reducción del tiempo social destinado al transporte, es decir, una ganancia real del tiempo disponible para el ocio, la familia, los amigos, el estudio o el trabajo. Muy al contrario, el resultado está siendo un au-

menta de las distancias **a recorrer** y del tiempo ocupado en transportarnos —la distancia recorrida por un madrileño para ir al trabajo se ha duplicado desde los años 70—, llevándonos, a veces, a la inmovilidad absoluta de los atascos.

A pesar de todo, la necesidad de construir vías y vehículos que permitan ir más rápido no se ha cuestionado nunca —sólo desde sectores ecologistas— y goza del consenso político general en todos los niveles de la Administración, aunque dicha **necesidad** no resiste la comparación con otras necesidades sociales y ambientales mucho más urgentes, a las que no se les dedica ni tanta atención ni tantas inversiones.

Sin otras referencias e inducida por una publicidad que convierte al automóvil en objeto de deseo capaz de colmar grandes aspiraciones, no es extraño que una parte importante de la población le conceda un alto valor a la velocidad, identificándola con la libertad. Según

97.570 accidentes de tráfico con 147.000 víctimas, 6.000 de ellas mortales. Este altísimo número de muertes sería aún mayor si en las estadísticas se contabilizaran los que fallecen como consecuencia del accidente después de las 24 horas del suceso. Tampoco hay que olvidar el número de heridos y el drama personal y familiar que lleva aparejado. Según la Federación Española de Daño Cerebral, el 70% de los 100.000 nuevos casos de afectados cada año por lesión cerebral se deben a accidentes de tráfico (diario ABC, 22-junio-99) y hay más de 2.700 camas de hospitales públicos permanentemente ocupadas por personas que han sufrido accidentes de tráfico con cuadros clínicos desde los politraumatismos a las paraplejías (revista Cirugía Española, ABC, 18-abril-99)

Además de las terribles repercusiones humanas, los accidentes de tráfico tienen un altísimo coste económico, que se cifra entre uno y dos billones de pesetas al año, equivalente a entre el 1 y el 2,5% del PIB. Producen mayor número de bajas laborales que cualquier otra enfermedad y un gran impacto sanitario, "ya que alteran la dinámica y el orden de los hospitales, al mismo tiempo que consumen un alto grado de recursos" (doctor Sierra, ABC, 18-abril-99)

Realmente, el coste en vidas huma-

nas del automóvil es intolerable (peseamos en lo que ocurriría si hubiera un accidente ferroviario a la semana con 2.800 heridos y más de 100 muertos), y no sería aceptado tan pasivamente por la población sin una poderosa "cultura del coche", que se fomenta desde las instituciones y los medios de comunicación y que echa una cortina de humo para hacer tolerable semejante realidad.

Esta cultura del coche también nos lleva a aceptar con total normalidad el que otros usuarios de la vía, mucho menos rápidos, sean considerados como un peligro para la circulación. Es el caso de peatones y ciclistas, que cada año engrosan el número de víctimas atropelladas (tabla 1). Así, con un malabarrismo del lenguaje, se convierte a las víctimas en culpables peligrosos a los que se pretende expulsar de calles y carreteras, para que el automóvil, máquina realmente peligrosa por su peso y velocidad, pueda seguir campando a sus anchas.

Desde luego que el exceso de velocidad —o la velocidad inadecuada, que es el término usado en seguridad vial con el que se pretende enmascarar la realidad de

que se conduce demasiado deprisa— no es la única causa de los accidentes, pero se la considera causa directa o complementaria de más de los 2/3 de los siniestros: a mayor velocidad, menos tiempo

TABLA 1: LA EPIDEMIA DE LA CARRETERA EN ESPAÑA, EN 1998

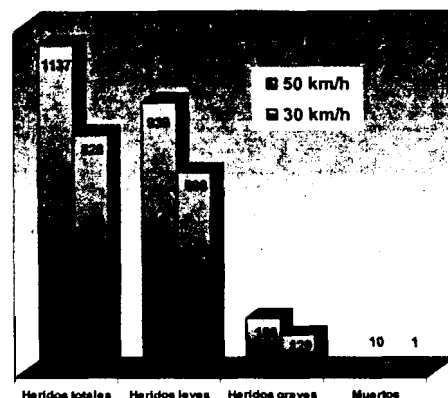
Ciclistas muertos	113
Peatones muertos	995
Peatones heridos	12.993
Muertos (total)	5.957
Heridos (total)	141.377

Fuente: Dirección General de Tráfico

La velocidad es la principal causa de la siniestralidad. Foto: ECOLOGISTAS EN ACCIÓN



FIGURA 1: EXPERIENCIA DE HOMBURG



Reducción del número de víctimas en la ciudad alemana de Homburg, para el mismo número de siniestros antes y después de reducir la velocidad de 50 a 30 km/h.

Fuente: Citado en F. VESTER, *El futuro del tráfico*. Flor del Viento ediciones, 1997.

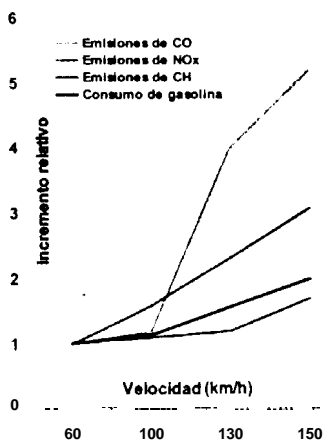
de reacción y más distancia de frenado. Con la velocidad también se modifica el espacio en el que se concentra la atención del conductor; por lo que es de sentido común que conducir más despacio es más seguro.

Las medidas tendentes a aumentar la seguridad de las vías haciéndolas más anchas o las enfocadas a la seguridad pasiva de los vehículos —airbag, frenos ABS...— no han tenido el éxito esperado en reducir la siniestralidad, porque no cuentan con que la percepción del riesgo por parte del conductor es menor cuando se siente más seguro —en una autopista y en un coche potente—, lo que le lleva a pisar el acelerador, con lo que aumenta el peligro potencial de la vía y el riesgo de sufrir un accidente.

En este sentido, un buen camino para reducir los accidentes no es construir carreteras por las que se pueda ir más rápido, sino reducir los límites de velocidad y velar por su cumplimiento. Las experiencias realizadas en otros países han constatado la disminución del número de accidentes al reducirse los límites de velocidad y aportan el dato de que una reducción de 120 a 100 km/h supone la disminución en un 20% del número de accidentes y en un 15% al reducirla de 100 a 80 km/h (figura 1). Por estemotivo, la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente (T&E) propone como medida general la reducción de las velocidades máximas a los siguientes valores: 100 km/h en autopistas, 80 km/h en carreteras y 50-30-15 km/h en vías urbanas.

Además de las consecuencias sobre las vidas humanas, la carretera tiene una repercusión importante sobre la vida de

FIGURA 2: INCREMENTO DEL CONSUMO Y DE LA CONTAMINACIÓN CON LA VELOCIDAD



Fuente: Citado en F. VESTER, *El futuro del tráfico*. Flor del Viento ediciones, 1997.

los animales, por el enorme número de atropellos de fauna que se producen en ellas. Se estima que 10 millones de animales vertebrados pierden la vida cada año en las carreteras en nuestro país.

Consumo de energía

El transporte es una de las actividades económicas más devoradoras de energía. En España, contando sólo la energía necesaria para mover los vehículos, el transporte consume el 40% de la energía, de la que un 85% corresponde a la carretera, además de ser el sector donde el consumo de energía crece más rápidamente. Por ello, frenar el despilfarro energético en el sector pasa, entre otras medidas, por reducir las velocidades a las que se circula. Esto es así porque el máximo de la eficiencia energética de los vehículos se encuentra entre los 80-90 km/h. A partir de ahí, las leyes de la mecánica y del rozamiento hacen que los motores consuman crecientes cantidades de combustible con rendimientos decrecientes. Según datos del Ministerio de Industria y Energía "bajar de 120 km/h a 90 km/h supone un 25% de ahorro en el consumo de gasolina". En las ciuda-

Cada año millones de animales mueren atropellados. Foto: ECOLOGISTAS EN ACCIÓN



des, las velocidades excesivas también suponen un despilfarro energético, pues con ello se favorecen acelerones y frenadas innecesarias, con un alto consumo de combustible.

Si se aplicara en España el cuadro de velocidades propuesto por T&E el ahorro energético sería del 15% del total de los combustibles consumidos en carretera y del 7% de los consumidos en ciudad. En conjunto, representaría un 10% de ahorro energético.

Emisiones contaminantes

En estrecha relación con el consumo energético, la reducción de los límites de velocidad disminuiría las emisiones contaminantes ya que, como ocurre con la resistencia al aire y el consumo de gasolina, la emisión de gases de escape aumenta según el cuadrado de la velocidad.

En el caso de las emisiones de CO₂, el transporte contribuye con más de un 30% del total y es el sector que más rápidamente incrementa su porcentaje. Según el último informe sobre el Medio Ambiente en la UE publicado por la Agencia Europea de Medio Ambiente, la reducción de las emisiones de CO₂ procedentes de fuentes estacionarias se ha visto contrarrestada por el aumento de las que proceden del transporte. Se prevé que las emisiones en este sector aumenten en un 40% para el 2010. Desde luego que si no se para el crecimiento desorbitado del transporte será imposible conseguir la reducción de las emisiones de CO₂ a niveles mínimamente aceptables, pero la disminución de la velocidad es un medio sencillo y barato de conseguir una reducción significativa.

Lo que es válido para el CO₂, sirve para todos los contaminantes expulsados por los tubos de escape de los vehículos, que se incrementan enormemente al aumentar la velocidad (figura 2). Según datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente, la contaminación urbana procedente del tráfico provoca más muertes prematuras que los accidentes -se estima en unas 12.000 muertes anuales en España-. También en este caso las experiencias realizadas han demostrado que la reducción de la velocidad de circulación tiene un efecto positivo en reducir la contaminación, varian-

do el porcentaje en los diferentes agentes contaminantes.

Otro factor negativo de la circulación que se puede minimizar con la reducción de la velocidad es el ruido, que tiene una relación directa con la velocidad a la que se circula, especialmente el ruido aerodinámico cuando hablamos de velocidades superiores a 100 km/h o el ruido urbano -el tráfico es el responsable del 80% del ruido en la ciudad-.

Una última consecuencia de la velocidad es el impacto ambiental de la construcción de carreteras, que esta en relación directa con la velocidad de circulación para la que se diseñan. Si se pretende que en las autovías se circule a 120 km/h el ancho de la vía será de 23,5 m en vez

de los 15 m necesarios para circular a 100 km/h. Y los radios de curva mínimos pasarán de 650-900 m en lugar de 450-600 m.

En resumen, la reducción de los lí-

mítes de velocidad en carretera tendría efectos beneficiosos sobre la salud y el medio ambiente. A la vez, la exigencia de esta reducción nos permite cuestionar la poderosa cultura del coche desde sus efectos más negativos, así como sacar a relucir las responsabilidades que la industria y las instituciones políticas a su servicio tienen en el incremento de los accidentes de tráfico y en el empeoramiento de las condiciones ambientales. @

Sin comentarios...

Los accidentes de tráfico provocan en el Estado español:

- Que 1 de cada 7.000 personas muera cada año.
- 3 de cada 4 minusválías físicas.
- Que muera una persona cada hora y media.
- La carretera mata 3 veces más personas cada año que el resto de causas no naturales (accidentes laborales, crímenes, desastres naturales...)
- Desde los años 50 hasta ahora, ha muerto más gente en la carretera que en la Guerra Civil, y ha habido 3,5 millones de heridos.
- Es 20 veces más probable matarse si se recorren 100 km en coche que acertar un pleno de la primitiva.