

SEGURIDAD VIAL - INFORME ESPECIAL

Velocidades, tiempos y riesgos: Al peligro se llega rápido!

Desde CESVI ARGENTINA realizaron diferentes pruebas para medir cómo influye una diferencia de velocidad de 20 km/h en el tiempo de recorrido y en los riesgos asumidos. Comprobaron que a mayor velocidad no se ganan tantos minutos y se incrementa considerablemente la posibilidad de sufrir un siniestro. “Multiplicar las probabilidades de tener un siniestro por ganar unos minutos es tan ridículo como frecuente”, asegura el informe realizado en exclusiva para la segunda edición de la Semana del Seguro y la Prevención.

En el marco de la Semana del Seguro y la Prevención (www.semanadelseguro.com.ar) el equipo de Seguridad Vial de CESVI ARGENTINA realizó un operativo donde midió cómo influye una diferencia de velocidad de 20 km/h en el tiempo de recorrido y en los riesgos asumidos con tres vehículos de las mismas características (Citroën C4 Lounge).

El mismo incluyó un circuito ciudadano y otro mixto (ciudad y autopista), y en ambos comprobamos que a mayor velocidad se ganan pocos minutos y aumenta considerablemente la posibilidad de sufrir un siniestro. A modo de ejemplo, la diferencia entre circular a 130 o 110 kilómetros por hora en un trayecto de 107,5 kilómetros sólo permite ganar 8 minutos e incrementa un 33% las chances de sufrir un siniestro.

A mayor velocidad el conductor tiene menor margen de error para la maniobra y las consecuencias pueden ser mayores. La Organización Mundial de la Salud (OMS) sostiene que el 40% de los choques se deben al exceso de velocidad. Según diversos estudios internacionales, un aumento del 5% en la velocidad media supone un incremento aproximado del 10% de los siniestros con heridos y del 20% de los siniestros mortales.

CESVI relevó a más de 10 mil conductores en Acceso Oeste, Autopista Panamericana, Ruta 8 y General Paz y notó que el 28,33 % excede las velocidades máximas permitidas.

“Es indudable que los conductores quieren llegar desde un punto a otro lo más rápido posible y con una sensación razonable de seguridad. Pero la mayoría ‘negocia’ con el tiempo y con su propia seguridad y la del resto de los conductores. Lo más importante y urgente es el cambio cultural en la gente. En Argentina tendemos a infringir las normas viales todo el tiempo, la mayor parte de la población reconoce que la velocidad excesiva es un problema pero, al mismo tiempo, considera que afecta a otros conductores. Preocupados por el tema y en la búsqueda de obtener más datos para encontrar soluciones llevamos a cabo esta nueva experiencia con el objetivo de crear conciencia”, comenta Marcelo Aiello, Gerente General de CESVI ARGENTINA.

Circuito mixto

Recorrimos tres veces (ida y vuelta) un circuito trazado del Obelisco a Pilar. Allí los tres vehículos trataron de mantener una velocidad constante de 90, 110 y 130 km/h en autopista y las máximas permitidas en General Paz, Avenida Leopoldo Lugones y la Avenida 9 de Julio. Fueron tramos de 107,5 kilómetros.

Para tener una medida del riesgo se ponderaron las siguientes maniobras: frenadas (15% riesgo), frenadas bruscas (35%), cambio de carril (10%) y adelantamiento por izquierda y por derecha (10% y 30% respectivamente). Con estos porcentajes se realizó el cálculo en cada recorrido.

El Citroën C4 Lounge que iba a 130 km/h corrió un riesgo del 70% mientras que el de 90 km/h fue de

40,70% y el de 110 km/h, 37,55%. En síntesis, el que circuló a 130 completó el recorrido 13 minutos antes que el auto que llegó último. Con lo cual está claro que circular a mayor velocidad no hace ganar tanto tiempo y aumenta considerablemente el peligro.

El que viajó más rápido realizó 108 sobrepasos y 231 frenadas, mientras que el que circuló a 110 km/h sobrepasó 60 veces y frenó 118, y el que llegó último sólo tuvo que adelantarse 80 veces y frenar en 116 ocasiones. Esto evidencia que la velocidad más adecuada, teniendo en cuenta las variables tiempo y velocidad, fue la de 110 km/h. Ya que es el que logró un menor porcentaje de riesgo.

Y un dato que no evidencia peligro pero contribuye a una conducta agresiva es que el conductor que circuló a 130 km/h realizó 63 señales de luces para “solicitar” el paso, mientras que el de 110 km/h realizó 3 señales y el de 90 km/h solo 1.

EN CIUDAD

Se utilizaron dos Citroën C4 Lounge que trataron de mantener una velocidad constante de 40 km/h y 60 km/h, y recorrieron tres veces (ida y vuelta) un trayecto de Av. Del Libertador y Comodoro Rivadavia hasta la Plaza San Martín, Retiro (21.5 kilómetros).

La conclusión más concreta es que el vehículo que circuló a 60 km/h completó el recorrido 12 minutos 40 segundos antes que el que iba a 40 km/h, pero el que circulaba a mayor velocidad asumió riesgos por un 52,40% mientras que para el otro fue de 34,35%.

Más allá de los números, durante la experiencia comprobamos lo peligroso que puede ser circular a una velocidad demasiado reducida, ya que el conductor se vio obligado a cambiar de carril (63 veces), por la presión de otros conductores que buscaban hacerse paso. Esas maniobras casi permanentes pueden generar situaciones de peligro. Hay que tener en cuenta que gran parte de estos cambios de carril se debieron a que se circuló en la misma vía que el transporte público.

Otro dato significativo surge con los 112 adelantamientos que efectuó la unidad que transitaba a 60 km/h en su afán de tratar de sostener su promedio de velocidad. De esta manera aumentó el riesgo de un siniestro. Mientras que la que circuló a 40 km/h solo se adelantó en 10 oportunidades.

Mantener la velocidad máxima propuesta fue casi una misión imposible: a 60 km/h se pudo circular solo durante 2 minutos y 33 segundos; mientras que a 40 km/h, se sostuvo en 8 minutos y 51 segundos.

“Las lesiones a los ocupantes de un vehículo están ligadas directamente a la velocidad, ya que es la responsable de la energía cinética que genera el daño sobre las personas. La lesión crecerá en función de la velocidad desarrollada por el vehículo en el momento del impacto. A modo de ejemplo, si un vehículo viniera circulando a 50 km/h y de repente aumentara su velocidad a 70km/h y en ese momento chocara, se duplicarían los daños tanto sobre el vehículo como sobre las personas”, explica el Jefe de Seguridad Vial de CESVI, Hernán de Jorge.

¿CÓMO INFLUYE LA VELOCIDAD?

Incrementar la velocidad no solo infringe una norma, sino que también afecta considerablemente a la conducción y al vehículo en distintos aspectos.

Visión periférica. Cuando una persona circula a una velocidad excesivamente superior a la máxima permitida, el campo de visión del conductor se achica y solo comienza a prestar atención a lo que pasa adelante. Entonces, deja de tener noción de lo que sucede a los costados de la ruta.

Por ejemplo, a 40 km/h el conductor tiene un campo de visión de 100°, lo que le permite ver obstáculos situados en los laterales de la vía y otros peligros potenciales. A 70 km/h el campo disminuye a 75, mientras que a 130 km/h su campo de visión cubre unos 30°, lo que reduce considerablemente su capacidad de valorar cualquier peligro potencial.

Distancia de frenado. Desde el momento que uno percibe un potencial riesgo en la conducción y decide frenar pasa aproximadamente 1 segundo. En este tiempo el conductor percibe, reacciona y comienza a frenar. Teniendo en cuenta esto, a modo de ejemplo, un conductor que circula a 90 km/h y frena a fondo

recorre aproximadamente 70 metros hasta detener su vehículo a cero. Mientras que el vehículo que circula a 110 km/h recorrerá 98 metros y el que circula a 130 km/h avanzará 131 metros hasta detenerse por completo.

Comportamiento estructural. Las estructuras de los vehículos son diseñadas para absorber la mayor cantidad de energía posible para que las deformaciones no alcancen el habitáculo y no dañen a los pasajeros. Pero cuando se supera una cierta velocidad, no hay estructura que resista un impacto, tanto sea de frente como de lateral.

RIESGOS EN AUMENTO

“Está claro que las altas velocidades tienen una implicancia muy grande en los siniestros de tránsito graves. Para que un choque se convierta en fatal no necesitamos velocidades extremas como 180 o 200 km/h. En caso de sufrir una colisión, por cada incremento de 40% de velocidad la energía se duplica, así como también las consecuencias en cuanto a la destrucción generada. Por otro lado, las posibilidades de generar una maniobra efectiva se ven reducidas por el incremento de distancias recorridas en el momento de la reacción del conductor. En muchas de nuestras investigaciones en siniestros de tránsito, producto de la velocidad, los conductores involucrados no llegan ni siquiera a accionar el pedal de freno”, culmina el Subgerente de Seguridad Vial de CESVI, Gustavo Brambati.

MEA CULPA

Hace unos días lanzamos en nuestra cuenta de twitter (@CESVI) una encuesta sobre cuál es el peor pecado que cometen los conductores al volante. En los resultados podrán comprobar claramente cuál es la infracción más común:

- 41% Exceso de Velocidad
- 38% Uso del Celular
- 10 % Estacionamiento
- 11 % Semáforo en rojo

“La velocidad excesiva e inadecuada es el principal problema de seguridad vial en muchos países. Además de contribuir a un tercio de los accidentes mortales es un factor agravante de todos los siniestros”

Este informe especial fue elaborado para la segunda edición de la **Semana del Seguro y la Prevención**, campaña que concentra diversas acciones de comunicación y difusión en todo el país con el objetivo de desarrollar la conciencia aseguradora y la cultura de la prevención y educación vial en la sociedad.

Para ampliar esta información o en caso de querer coordinar una entrevista con los voceros de CESVI, no dude en contactarse con nosotros.

PRENSA CESVI ARGENTINA

prensa@CESVI.com.ar

0230-4647100 int. 222

Cel: 11 15-6561-0204

Twitter: @CESVI

Facebook: [CESVI.AR](https://www.facebook.com/CESVI.AR)

Acerca de CESVI Argentina

El Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI) es una empresa conformada por compañías de seguros, dedicada a la experimentación, formación e investigación aplicada como aporte a la modernización del sector asegurador y reparador del automóvil, contribuyendo al desarrollo de la industria automotriz y de la seguridad vial de la República Argentina. Mayor información en: www.cesvi.com.ar

Acerca de la Semana del Seguro y la Prevención

Entre los días 17 y 21 de octubre del 2016, se lleva adelante la segunda edición de la Semana del Seguro y la Prevención, campaña que concentra diversas acciones de comunicación y difusión en todo el país por parte de aseguradoras, Productores Asesores de Seguros y otros actores del mercado, con el objetivo de desarrollar la conciencia aseguradora y la cultura de la prevención en nuestra sociedad. Desde la Superintendencia de Seguros de la Nación y la Superintendencia de Riesgos del Trabajo, el 100% de las cámaras empresarias y de productores del mercado, hasta asociaciones privadas, fundaciones e instituciones académicas, acompañan esta campaña. Y desde el sector privado, más de medio centenar de compañías se han sumado para colaborar a través de acciones de las más variadas y en la difusión de la iniciativa a través de sus diferentes canales y medios de comunicación. Mayor información en: www.semanadelseguro.com.ar