



Velocidades, tiempos y riesgos

# AL PELIGRO SE LLEGA RÁPIDO

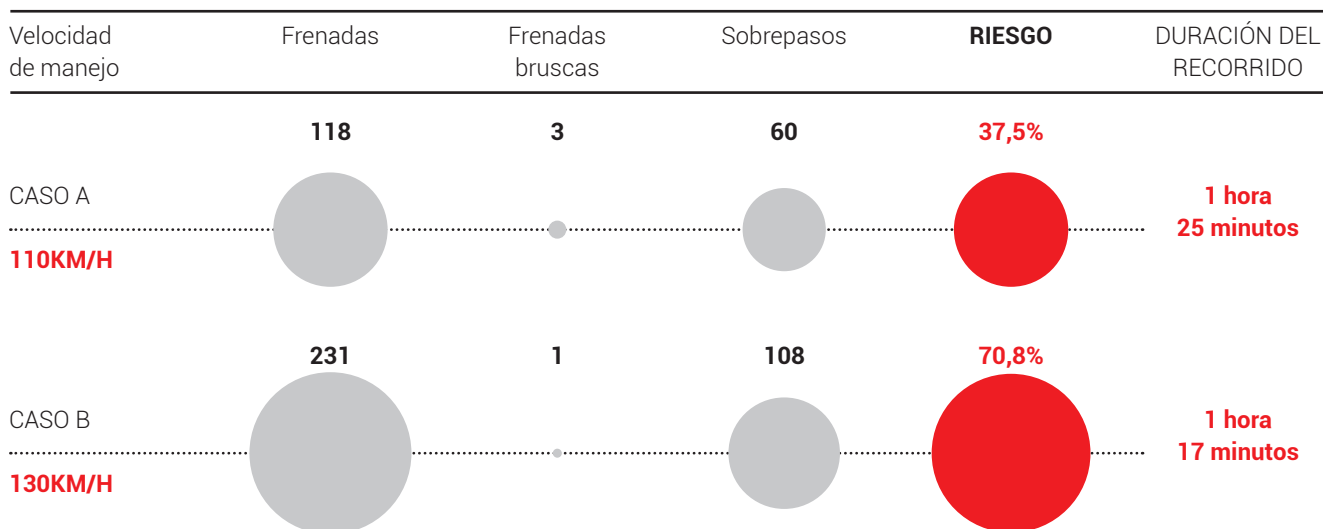
Medimos cómo influye una diferencia de velocidad de 20 km/h en el tiempo de recorrido y en los riesgos asumidos. Comprobamos que a mayor velocidad no se ganan tantos minutos y se incrementa considerablemente la posibilidad de sufrir un siniestro.

POR DPTO. SEGURIDAD VIAL

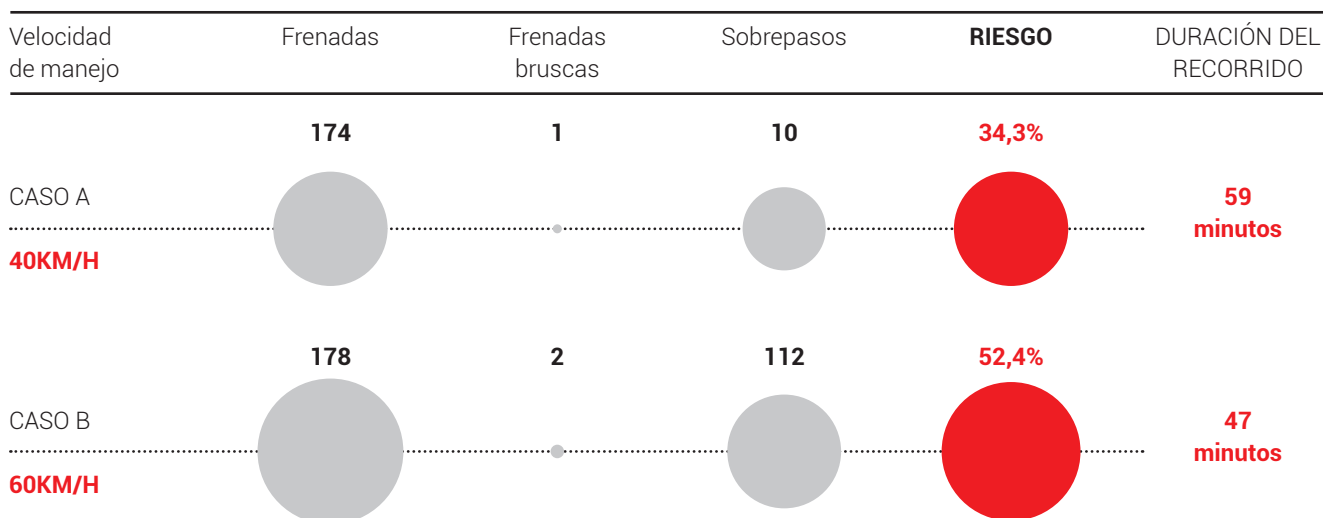
Multiplicar las probabilidades de tener un siniestro por ganar unos minutos es tan ridículo como frecuente. Nuestro equipo de Seguridad Vial realizó un operativo con tres vehículos de las mismas características (Citroën C4 Lounge).

El mismo incluyó un circuito citadino 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**

**CIRCUITO POR AUTOPISTA** - Recorrido desde Obelisco a Pilar, ida y vuelta. Total: 107,5 kilómetros.



**CIRCUITO POR CIUDAD** - Recorrido desde Av. del Libertador y C. Rivadavia a Plaza San Martín, tres idas y vueltas. Total: 21,5 km.



a 130 o 110 km/h en un trayecto de 107,5 km. sólo permite ganar 8 minutos e incrementa un 33% las chances de sufrir un siniestro.

La OMS sostiene que el 40% de los choques se deben al exceso de velo-

cidad. Según diversos estudios, un aumento del 5% en la velocidad 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 con-

ductores en Acceso Oeste, Autopista Panamericana, Ruta 8 y General Paz y notó que el 28 % 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 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 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.

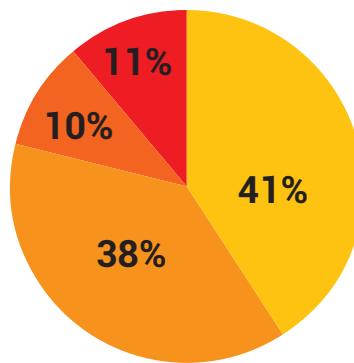
### Circuito mixto

Recorrimos 3 veces (ida y vuelta) un circuito trazado del Obelisco a Pilar. Allí los 3 autos 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 9 de Julio.

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.

### 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.



- Exceso de Velocidad
- Uso del Celular
- Estacionamiento
- Semáforo en rojo

El vehículo 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 (ver ¿Cómo influye la velocidad?).

Esto dejó en 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.

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

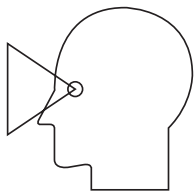
Se utilizaron dos Citroën C4 Lounge que trataron de mantener una velocidad constante de 40 km/h y 60 km/h, y recorrieron un trayecto de Av. Del Libertador y Comodoro Rivadavia hasta la Plaza San Martín, Retiro (21.5 kilómetros). El vehículo que circuló a 60 km/h completó el recorrido 12 mi-

Además de contribuir a un tercio de los accidentes mortales, la velocidad es un factor agravante de todos los siniestros.

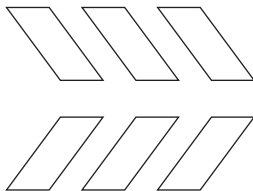


EN CIUDAD | Los autos trataron de circular a una velocidad de 40 km/h y 60 km/h.

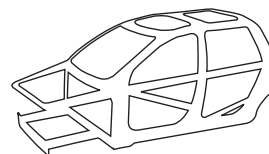
## ¿CÓMO INFLUYE LA VELOCIDAD?



**Visión periférica.** 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 cubre unos 30°, lo que reduce su capacidad de valorar cualquier peligro potencial.



**Distancia de frenado.** Un conductor que circula a 90 km/h y frena a fondo recorre unos 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.



**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.

nutos y 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, comprobamos lo peligroso de 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.

Los 112 adelantamientos que efectuó la unidad que transitaba a 60 km/h, aumentaron el riesgo de un siniestro. Mientras que la que circuló a 40 km/h solo se adelantó en 10 oportunidades. “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 desarrolla-



da en el impacto. Si un vehículo viniera circulando a 50 km/h, aumentara su velocidad a 70km/h y en ese momento chocara, se duplicarían los daños sobre el vehículo y las personas”, explica el Jefe de Seguridad Vial de CESVI, Hernán de Jorge.

Por su parte, Gustavo Brambati, Subgerente de Seguridad Vial, cerró: “Está claro que las altas velocidades tienen una implicancia muy grande en los siniestros graves. Para que un choque se convierta en fatal no necesitamos circular a 180 o 200 km/h. En caso de sufrir una colisión, por cada incremento de 40% de velocidad la energía se duplica, así como las consecuencias. Mientras que a posibilidad de generar una maniobra efectiva se reduce. En muchas de nuestras investigaciones de siniestros los conductores involucrados no llegan ni siquiera a accionar el pedal de freno”. ■