

# Reducir la velocidad máxima no basta

Desde los primeros editoriales de esta Revista, se viene llamando la atención sobre la gran incidencia que tiene el estado del pavimento de una carretera mal conservada sobre aspectos tan importantes como:

**Comodidad en la conducción**, este aspecto incide directamente en el cansancio provocado, especialmente en trayectos largos, por la mayor atención que se debe prestar ante el mal estado de una carretera.

**Deterioro y desgaste prematuro** de todos los elementos mecánicos del vehículo, pero especialmente sobre los neumáticos y amortiguadores. Los pequeños y grandes impactos que sufre el vehículo por las irregularidades del pavimento aceleran su deterioro lo que supone, a la larga, una vida útil del vehículo mucho menor y por tanto un mayor coste del transporte por carretera.

**Mayor consumo de combustible**, numerosos estudios realizados al respecto estiman un incremento de hasta un 34% mayor de lo habitual cuando el pavimento está en mal estado de conservación, lo que supone, además, un incremento de las emisiones de GEI a la atmosfera.

En este punto conviene recordar que más del 20% de las emisiones totales de GEI en la UE provienen del transporte por lo que, realizando mejoras que eviten el deterioro superficial de los pavimentos, contribuiremos a disminuirlo sustancialmente.

**Seguridad vial**, posiblemente este punto sea el más importante a tener en cuenta a la hora de pedir más inversiones en la conservación de carreteras. Un firme en mal estado exige mucha mayor atención en la conducción y nos lleva, a veces, a tomar decisiones bruscas que nos obligan a salir de la trayectoria normal, a sufrir el reventón de un neumático con la posibilidad de salir de la carretera o impactar contra otro vehículo, a aumentar la distancia de frenada por el pulimento de la superficie que hace al pavimento deslizante. En fin son situaciones que se pueden evitar con una conservación de carreteras adecuada a nuestra excelente red.

Estas implicaciones, especialmente los sobrecostes inducidos por el estado del firme, determinan la competitividad del transporte por carretera, lo cual es especialmente importante en un país como España, cuya red de carreteras sopor-

ta una gran parte del tráfico de mercancías entre Europa y el resto de continentes, y es una de las infraestructuras fundamentales para el Turismo, industria que supone el 11% del PIB español.

Todos los aspectos mencionados, que justifican la necesidad de mantener los firmes de nuestra red de carreteras en un estado adecuado, son aún más importantes y necesarios cuando se consideran los cambios que se van a producir en la movilidad del futuro inmediato, de tal forma que las nuevas formas de conducción y energía van a necesitar, entre muchas otras cosas, unos pavimentos en perfecto estado de conservación.

Pero además, este Editorial se plantea esta cuestión: ¿cualquier conductor tiene la formación y los conocimientos suficientes para evaluar el estado superficial de la carretera y ajustar la velocidad del vehículo al mismo? La respuesta parece obvia, NO.

El día 29 de enero de 2019 ha entrado en vigor la nueva normativa de la DGT respecto a la velocidad máxima de circulación en las carreteras denominadas convencionales (con un carril por cada sentido de circulación), para reducir el número de víctimas mortales en las carreteras.

Esta revista desea, como no puede ser de otra manera, que se consiga esta reducción de víctimas, pero considera que una reducción de 10 km/h es insuficiente cuando la causa real del accidente sea el mal estado de la carretera por una conservación deficiente de la misma.

La cuestión es importante y abre una reflexión de mayor calado, reducir 10 km/h no es garantía de 0 accidentes, 0 víctimas pero además no debe ser un modo de tapar un clamor social, las carreteras de España están mal conservadas. Se acumula un déficit de más de 7 años con niveles de conservación de menos del 50% de lo necesario que no se van a compensar reduciendo 10 km/h la velocidad máxima de los vehículos.



# COLOR<sup>+</sup> R

## Nos acompañas?



Ravasol COLOR<sup>+</sup> R es un innovador desarrollo que permite optimizar la fabricación de mezclas en caliente de color ROJO.

Para cualquier información adicional, contactar con [asphalt@ravagochemicals.com](mailto:asphalt@ravagochemicals.com) o visitar nuestro sitio web: [www.ravagochemicals.com](http://www.ravagochemicals.com)



**ravasol**  
ASPHALT

Your road to solution