Rev ONSV:
Rev Estad:
Rev Norm:
Rev Movilid:

CAMPAÑA CONTROL Y VIGILANCIA "VELOCIDAD INADECUADA"

(15 al 21 de abril de 2024)

Argumentario

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

CONTENIDO

1 INTRODUCCIÓN 2

2 CONTEXTUALIZACIÓN 3

3 FACTORES DE RIESGO 5

3.1 A mayor velocidad mayor riesgo de sufrir un siniestro de tráfico 6

3.2 A mayor velocidad mayor gravedad de las lesiones en los siniestros de tráfico 8

4 NUEVAS TECNOLOGÍAS, NUEVAS OPORTUNDADES 9

4.1 Reglamento UE 2019/2144. Requisitos homologación vehículos de motor 9

5 RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA DE VELOCIDAD 11

5.1 Resultados de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil 11

5.2 Resultados de las policías locales participantes en la última campaña 11

6 NORMATIVA SOBRE VELOCIDAD 12

6.1 Límites de velocidad en el ámbito interurbano 12

6.2 Límites de velocidad en el ámbito urbano 14

1 INTRODUCCIÓN

Las próximas fechas del **15 al 21 de abril de 2024** se ejecutarán los servicios de control y vigilancia del tráfico por parte de las Agrupaciones de Tráfico de la Guardia Civil, junto con las policías autonómicas y las policías municipales que se sumen a la iniciativa, con especial atención sobre los excesos de velocidad en las vías de circulación.

Las campañas de control y vigilancia sobre los factores de riesgo vinculados a los excesos de velocidad se inscriben en la relevancia que tienen sobre seguridad vial, tanto en el aumento del riesgo de siniestro durante la conducción, como en el aumento de la severidad de las lesiones de los accidentados. Debe considerarse que la velocidad inadecuada es el tercer factor concurrente más habitual en los siniestros de tráfico, especialmente, en aquellos siniestros con víctimas mortales, que pasa de 254 fallecidos en 2021 a 309 fallecidos en 2022, lo que representa un 23% sobre el total de los siniestros mortales en 2022[1].

El Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 propone un enfoque de sistema seguro integrado que identifica el uso seguro de las vías como un pilar fundamental para contribuir al objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales para el final de la década. Entre las medidas recomendadas en relación al uso seguro de las vías destaca “promulgar y hacer cumplir la legislación sobre seguridad vial”, en particular, mediante el establecimiento de “límites de velocidad máxima teniendo en cuenta el tipo y función de las vías de tránsito”[2].

El Marco de la política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la “Vision Zero” asume que “alrededor de un tercio de los accidentes mortales se deben (en parte) a una velocidad excesiva o inapropiada” y que el riesgo de verse involucrado en un siniestro de tráfico aumenta por 12,8 veces cuando se conduce con exceso de velocidad. Y se cita el estudio del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) que ha calculado que si las velocidades medias descendieran en tan solo 1 km/h en todas las carreteras de la Unión Europea se estima que cada año podrían prevenirse 2.200 muertes en la carretera[3].

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030 identifica como un área estratégica la “tolerancia cero con los comportamientos de mayor riesgo” [4] en consonancia con el enfoque del sistema seguro integrado y de acuerdo con los parámetros de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, la cual aborda la necesidad de las actividades de vigilancia y control para reducir el impacto de las conductas de mayor riesgo. Por todo ello, la presente campaña de control y vigilancia es esencial para contribuir a reducir las actitudes de los usuarios que implican comportamientos que ponen en riesgo su vida, y la vida del resto de usuarios.

Las próximas fechas del 15 al 21 de abril de 2024 se ejecutarán servicios de control y vigilancia del tráfico en las vías interurbanas por parte de las Agrupaciones de Tráfico de la Guardia Civil junto con las policías autonómicas de tráfico interesadas. Así mismo se invita a los ayuntamientos interesados a adherirse a la campaña para realizar dichas labores de control y vigilancia preventiva en las vías de circulación del ámbito urbano.

---

[1] Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Las principales cifras de la siniestralidad vial en España, (2022), Pag. 92. https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial_-Espana-2022.pdf

[2] Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Página 13. Página 15. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

[3] Marco de la política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la “Vision Zero”. Página 19. https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/EU_Road_Safety_Policy_Framework_2021-2030_Next_Steps_towards_Vision_Zero.pdf

[4] Estrategia Española de Seguridad Vial 2030. Página 156. https://seguridadvial2030.dgt.es/areas-estrategicas/tolerancia-cero-con-comportamientos-de-riesgo/

2 CONTEXTUALIZACIÓN

En el año 2022, se registran un total de 1.746 personas fallecidas en las vías de circulación de nuestro país (9 menos que en el año 2019), se registraron 8.502 personas heridas hospitalizadas (111 menos que en 2019), lo que representa un descenso del 1%, y 119.328 personas resultaron heridas no hospitalizadas (11.417 menos que en 2019), lo que representa un descenso del 9%[5].

La velocidad inadecuada se mantiene como tercera causa concurrente más frecuente en los siniestros de tráfico en las vías de circulación, presente en el 7% de los accidentes; al mismo tiempo, es factor concurrente en el 23% de los siniestros viales con víctimas mortales con un total de 309 fallecidos.

Tabla 49: Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2022. (Cataluña y País Vasco excluidos)

Factor concurrente	Siniestro viales		Siniestros mortales	
	Nº de casos	%	Nº de casos	%
Alcohol*	3.414	14%	264	29%
Distracción	11.692	17%	404	31%
Velocidad inadecuada	4.716	7%	309	23%

Nota: El total de siniestros viales considerado es 70.399 y el total de siniestros mortales es 1.320. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.
** En el caso del alcohol, se considera la muestra de 23.701 siniestros viales y una muestra de 921siniestros mortales, en los que se han hecho pruebas a todas las personas conductoras implicadas. De estos siniestros, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de una persona conductora implicada en el siniestro es positiva.*

La literatura especializada en materia de velocidad inadecuada está de acuerdo en estimar que un porcentaje entre el 10 y el 15 % de todos los accidentes de tráfico y el 30 % de los siniestros viales mortales son el resultado directo de una velocidad excesiva o inapropiada[6] de acuerdo con el Informe temático sobre seguridad vial dedicado a la velocidad publicado por el Observatorio Europeo de Seguridad Vial en 2021[7].

Dicho informe destaca también la prevalencia del exceso de velocidad por parte de los conductores europeos de acuerdo con los estudios de la Asociación Europea de Investigación de Encuestas (ESRA), en su Encuesta electrónica sobre las actitudes de los usuarios de la carretera.

En ese sentido, un 56,3% de los conductores europeos reconocían haber conducido deliberadamente más rápido que el límite de velocidad en zonas urbanizadas al menos una vez en el mes anterior a la realización de la encuesta. En España reconocían haber conducido deliberadamente más rápido que el límite de velocidad en zonas urbanizadas un 49,7% de los conductores.

Mensajes fuerza

1-Alrededor del 30% de los siniestros mortales en la carretera son causadas por una velocidad excesiva o inadecuada, en nuestro país es factor concurrente presente en más del 20% de los accidentes mortales.

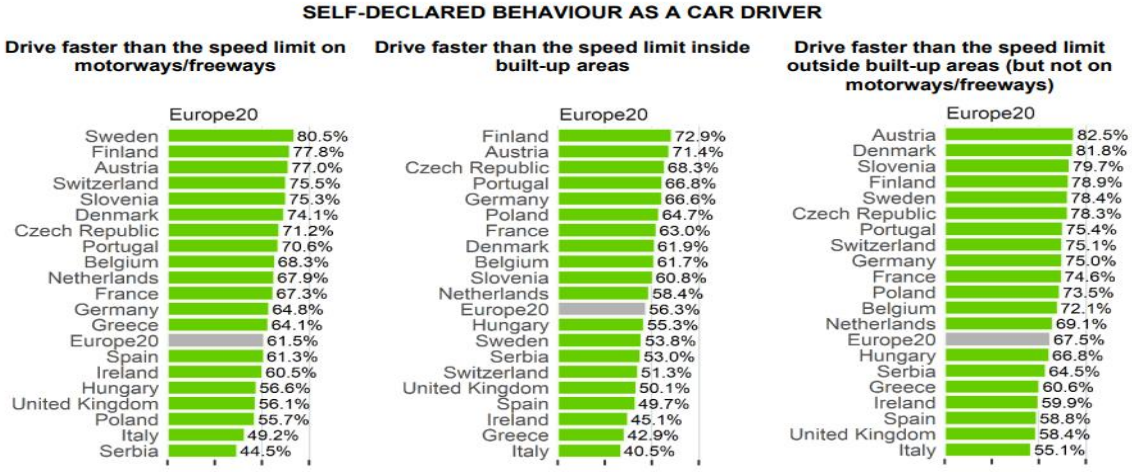
[5] Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Las principales cifras de la siniestralidad vial en España, (2022), Pag. 9, https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial_-Espana-2022.pdf

[6] Adminaité-Fodor&Jost, 2019; OECD/ECMT, 2006; Trotta, 2016

[7] Observatorio Europeo de Seguridad Vial (2021): Road Safety Thematic Report – Speed. Pag. 3, https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_speeding.pdf

Y en el ámbito no urbano de las carreteras convencionales (se excluyen las autovías y autopistas), hasta un 67% de los conductores europeos reconocían haber conducido deliberadamente más rápido que el límite de velocidad para dichas vías. En España reconocían conducir deliberadamente más rápido que el límite de velocidad permitido para vías convencionales un 58,8de los conductores[8].

Ilustración 1 Comportamiento autodeclarado como conductor de automovil



(Conducir más rápido que el límite de velocidad en 1/autovias/autopistas, 2/dentro de zonas urbanizadas, 3/fuera de zonas urbanizadas)

Aunque el exceso y la velocidad inadecuada son fenómenos generalizados, existen diferencias entre los conductores. Los jóvenes generalmente conducen más rápido que los conductores mayores; los hombres generalmente conducen más rápido que las mujeres; los conductores que viajan por trabajo generalmente conducen más rápido que conductores que viajan por otros motivos[9].

En ese sentido, el Informe temático sobre seguridad vial mencionado sobre velocidad, publicado por el Observatorio Europeo de Seguridad Vial en 2021, estima que la realización de controles sobre el cumplimiento de las normas de velocidad disuade a los conductores de dichas prácticas a muy diferentes niveles.

Por un lado, una multa disuadirá a los conductores de volver a cometer la misma infracción; mientras por otro lado, los conductores que aún no han sido multados también tenderán a reducir la velocidad cuando sienten que la posibilidad de ser detectados es alta. La posibilidad subjetiva de ser detectado conduciendo por encima de los límites permitidos depende no sólo del número real de controles, sino también y especialmente de percepción de los conductores sobre la presencia de los controles, concluye dicho informe.

Además, la forma en que se lleva a cabo el control de la velocidad parece tener un impacto en su aceptabilidad. Por ejemplo, expertos diversos[10] recomiendan que se realicen controles en las carreteras dónde y cuándo la velocidad tiene un impacto negativo importante en la seguridad vial.

Mensajes fuerza

2-Alrededor del 60% de los conductores españoles reconoce circular por encima de los límites de velocidad en carreteras convencionales, casi el 50% lo hace en zonas urbanas, más del 60% reconoce que circula por encima de los límites en autovías y autopistas.

[8] Holocher, S., & Holte, H. (2019). Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bergisch Gladbach, Germany: Federal Highway Research Institute. https://www.esranet.eu/en/publications/#europe

[9] Holocher & Holte, 2019; Webster & Wells, 2000; Yannis, Laiou, Theofilatos y Dragomanovits, 2016.

[10] Delaney, Ward, Cameron y Williams, 2005; OCDE/ECMT, 2006; SafetyNet, 2009

3 FACTORES DE RIESGO

La elevada concurrencia del factor velocidad en la siniestralidad vial mortal y la destacable prevalencia del exceso de velocidad en la conducción requiere un análisis de los factores de riesgo que determinan en parte sus causas y efectos.

La mayoría de las personas no vulneran los límites de velocidad durante todo el tiempo que conducen, sin embargo, hay personas que conducen con velocidad excesiva o inadecuada ocasionalmente y algunas lo hacen muy regularmente.

Diversos estudios, citados por el Observatorio Europeo de Seguridad Vial, muestran que hay cinco razones principales por las que las personas conducen demasiado rápido: (1) igualar la velocidad del tráfico circundante; (2) tener demasiada prisa; (3) disfrutar conduciendo rápido; (4) por aburrimiento; y (5) no darse cuenta de que están conduciendo demasiado rápido.

La morfología de las carreteras y las características de los vehículos también inciden en la conducción a una velocidad excesiva. Si el límite de velocidad no coincide con la impresión que da una determinada infraestructura vial, el límite de velocidad será considerado como no creíble y por lo tanto no observado por algunos conductores.

Y conducir a una velocidad excesiva o inadecuada es una gran amenaza para la seguridad en la carretera. La velocidad es el núcleo del problema de la seguridad vial.

En primer lugar, la velocidad afecta el riesgo de verse involucrado en un accidente. A mayor velocidad, es más difícil reaccionar a tiempo y prevenir un accidente.

En segundo lugar, la velocidad afecta a las lesiones consecuencia de un accidente. A mayor velocidad de impacto, se libera más energía al chocar con otro vehículo, usuario de la vía u obstáculo. Parte de esa energía deberá ser absorbida por un cuerpo humano vulnerable. Existe una relación muy estrecha entre velocidad y riesgo de accidente, y entre velocidad y severidad de las lesiones consecuencia de un accidente [11].

Además de la relación velocidad y riego de sufrir un accidente, y riego de mayor severidad de las lesiones en caso de siniestro, existen también cuatro circunstancias coadyuvantes:

- Las características del diseño de la vía, no es lo mismo circular a 100Km/h por una autopista que conducir por una carretera rural, y por eso son también diferentes las limitaciones de circulación en diferentes tramos de una misma vía.

- Las diferencias de masa entre los vehículos implicados en la colisión, las diferencias de masa son obvias cuando relacionamos camiones y autobuses con turismos, pero también hay grandes diferencias de masa entre diferentes turismos, y las divergencias de las masas son de una naturaleza completamente distinta en una colisión de un vehículo motorizado y un ciclista o un peatón.

- La vulnerabilidad de determinados usuarios de las vías, por ejemplo, de los usuarios mayores, la probabilidad de sobrevivir de una persona mayor no es considerablemente menor a una misma velocidad de impacto que en el caso de una persona joven.

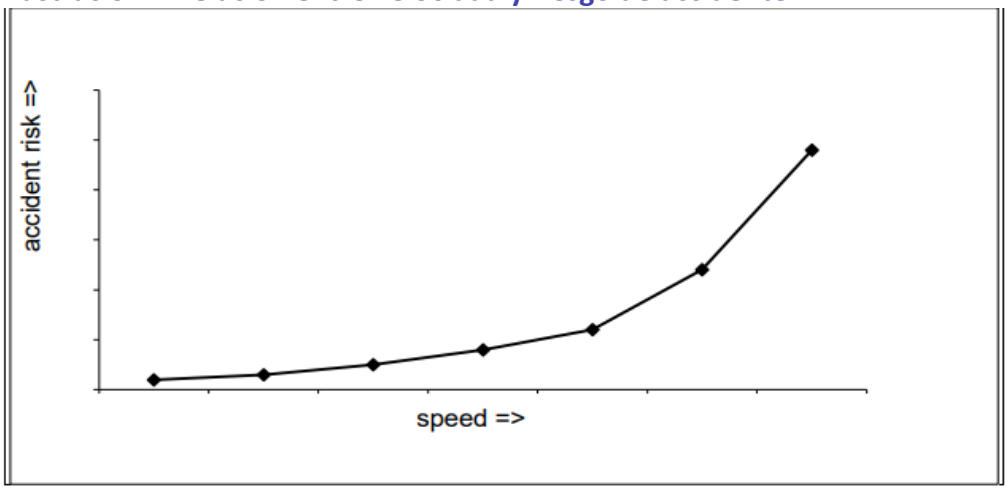
- Los sistemas de seguridad de los vehículos, los vehículos más antiguos adolecen de muchos de los avances tecnológicos que podrían contribuir a minorar los efectos de un siniestro, y consiguientemente una gran parte del parque móvil circula con mayor riesgo.

[11] Observatorio Europeo de Seguridad Vial (2018): Speed and Speed Management. Pag. 3, https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/ersosynthesis2018-speedspeedmanagement.pdf

3.1 A mayor velocidad mayor riesgo de sufrir un siniestro de tráfico

Desde Nilsson (2004) y Elvik (2009) quedaron fijadas las bases empíricas demostrativas de la relación "a más velocidad mayor riesgo de accidente". El modelo potencial identificaba que un aumento de velocidad de 1Km/h repercutía en un aumento del número de accidentes de tráfico con lesiones graves entre un 2 y 3% dependiendo del tipo de vía. Y cuanto mayor sea el aumento de la velocidad, mayor será el aumento del riesgo de accidente de acuerdo con los principios de la energía cinética y validados en pruebas empíricas.

Ilustración 2 Relación entre velocidad y riesgo de accidente



Actualmente, la relación entre el cambio de velocidad y el cambio en el riesgo de accidente con lesiones graves y lesiones mortales es mucho más pronunciada. Van den Berghe & Pelssers (2020) basado en coeficientes del modelo exponencial de Elvik et al. (2019) estima que un aumento de velocidad de 10 km/h repercute en un incremento del riego de siniestro mortal del 220% respecto del riesgo original, lo que significa que el riesgo se ha más que duplicado[12].

Ilustración 3 Relación entre el cambio de velocidad y la tasa de siniestro

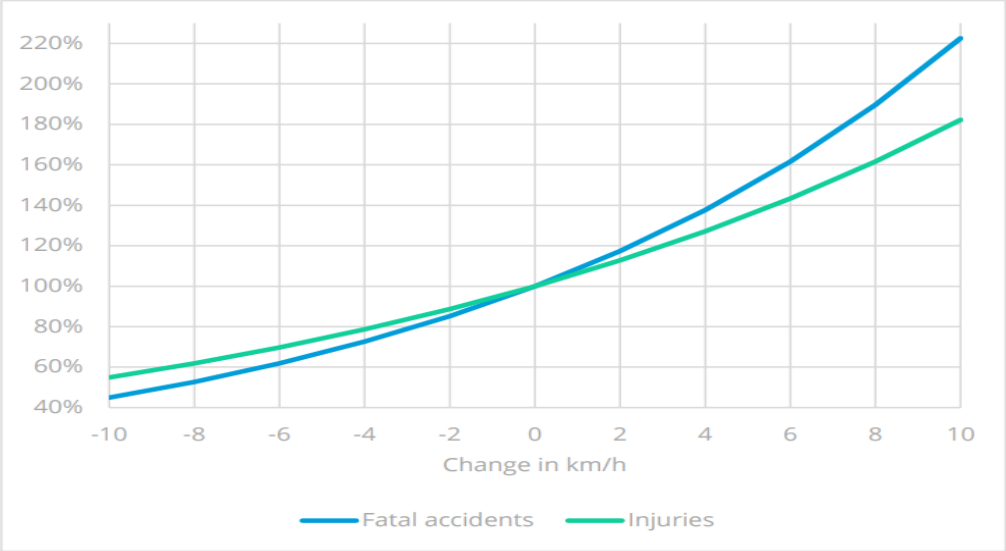


Figure 1. Relationship between speed change and crash rate
Source: Van den Berghe & Pelssers (2020) based on coefficients of exponential model in Elvik et al. (2019)

[12] Observatorio Europeo de Seguridad Vial (2021): Road Safety Thematic Report – Speed. Pag. 4. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_speeding.pdf

Además de la velocidad en términos absolutos, la diferencia de velocidad (o variación de la velocidad) también tiene una influencia en la tasa de accidentes; las diferencias de velocidad se traducen también en un aumento del encuentro con otros usuarios de la vía, con la necesidad de más maniobras de cambio carril, más maniobras de adelantamiento, lo que a su vez aumenta el riesgo de accidentes.

El Consejo Europeo de Seguridad en la Transporte l (ETSC) estima que reducir el promedio velocidad en 1 km/h en todas las carreteras de la Unión Europea salvaría más de 2000 vidas al año, así mismo, por su parte la Organización Mundial de la Salud estima que un peatón que es atropellado por un automóvil que se desplaza a 65 km/h tiene cuatro veces más probabilidades de morir en comparación con un vehículo que se desplaza a 50 km/h.

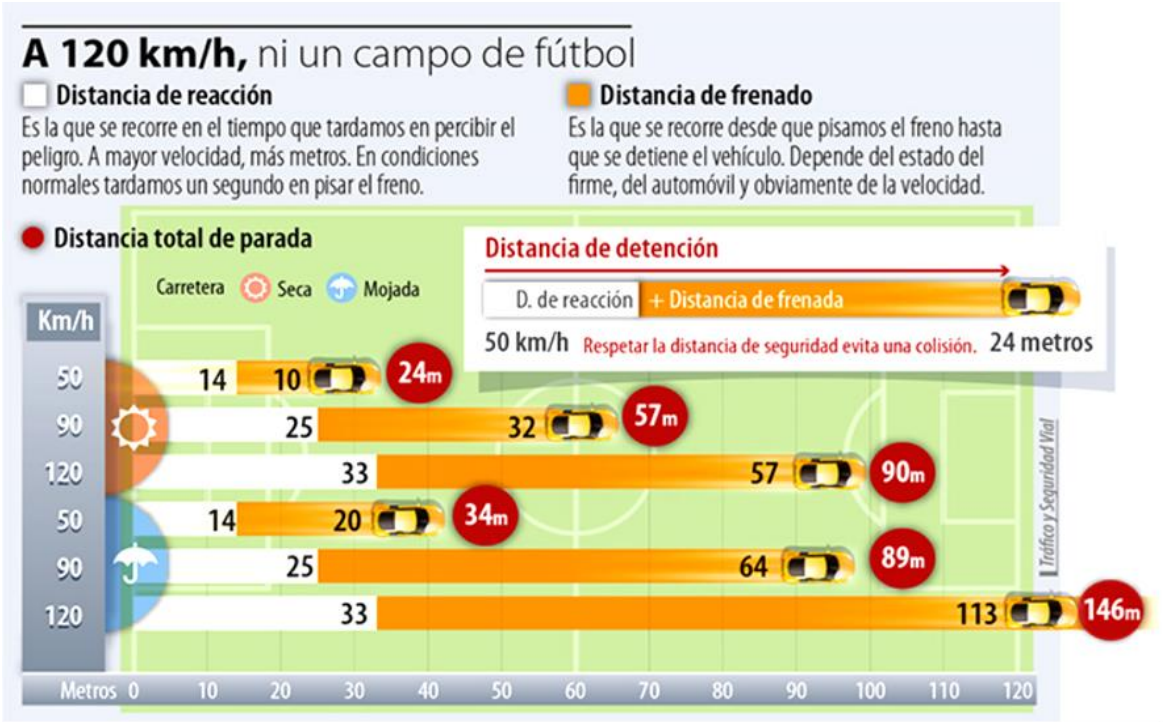
Así mismo, se han identificado los aspectos que incrementan el riesgo de accidente con la velocidad:

- A mayor velocidad el conductor tiene menos tiempo para reaccionar ante un evento inesperado.
- La distancia recorrida antes de que un conductor reaccione es mayor a más velocidad.
- El campo de visión de los conductores se estrecha a medida que conducen más rápido.
- A mayor velocidad de un conductor, el tiempo de reacción de los otros usuarios también se reduce.

Los vehículos que circulan con exceso de velocidad ante cualquier imprevisto y en función de las condiciones de las vías de circulación recorren una distancia considerable fuera de la capacidad de control de sus conductores, con lo que ello supone para la seguridad del propio conductor y del resto de usuarios de la vía.

En ese recorrido fuera del control del conductor, a mayor distancia, mucha mayor probabilidad de chocar contra un obstáculo, contra otro vehículo, contra un peatón.

Ilustración 4 Distancia de parada según la velocidad



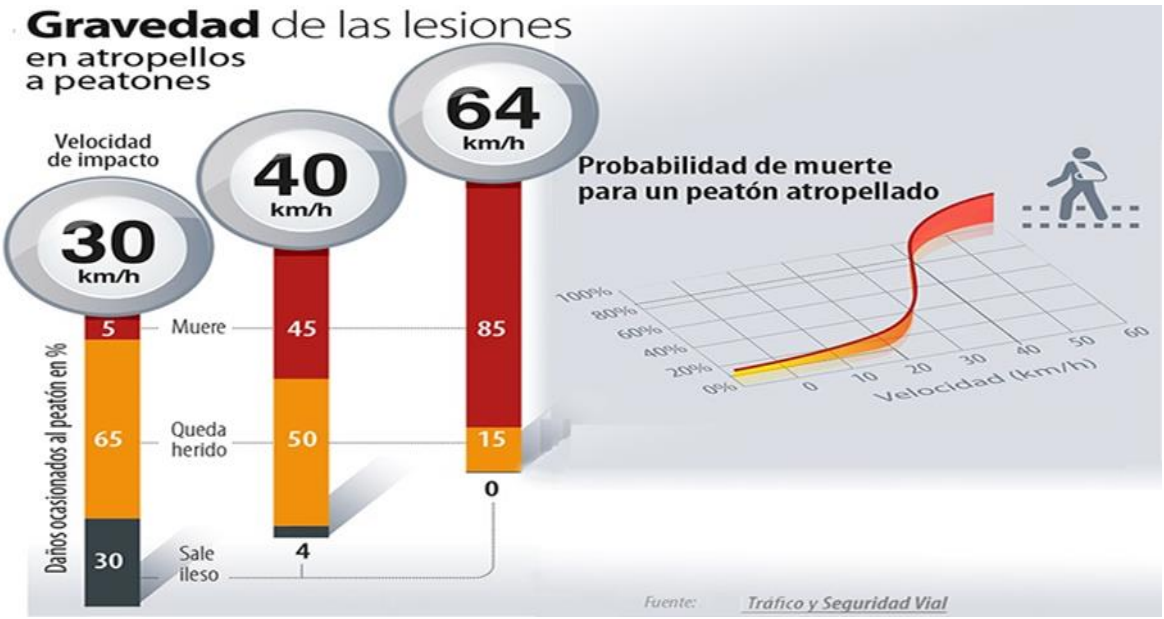
3.2 A mayor velocidad mayor gravedad de las lesiones en los siniestros de tráfico

La velocidad no sólo tiene un impacto en el riesgo de colisión, sino también en la gravedad y consecuencias de la colisión. Para los ocupantes de turismos modernos (con zona deformable, airbags y cinturones de seguridad), el riesgo de fallecer en la carretera es bajo circulando a una velocidad inferior a los 50 km/h, pero resulta muy alto a partir de 100 km/h (Elvik, 2009).

El Informe del Observatorio Europeo de Seguridad Vial sobre velocidad ya citado recoge estudios que estiman que la fuerza sobre el cuerpo resulta de la "cantidad de movimiento" del cuerpo humano, que a su vez es proporcional al cuadrado de su velocidad, con todo lo que ello conlleva.

Lo que explica que incluso si los vehículos tienen una zona de deformación que absorbe virtualmente toda la energía cinética, aún no pueden evitar que los ocupantes puedan resultar con lesiones mortales cuando las velocidades son altas. No es la disipación de energía lo que plantea el peligro, sino la desaceleración, el empuje y la fuerza sobre el cuerpo humano durante la colisión.

En una colisión entre un automóvil y un usuario vulnerable de las vías de circulación (peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados de dos ruedas) la probabilidad de fallecimiento es mayor para los usuarios vulnerables, en particular, en el caso de los peatones.



En una colisión con una velocidad de 70 km/h, el riesgo de lesiones mortales es del 16 % para un ocupante de automóvil, y el doble (38%) para un peatón; a 80 km/h, esa probabilidad de sufrir lesiones aumenta al 33% para los ocupantes de una automóvil y aumenta al 61% para peatones (Elvik, 2009).

En 2021 fallecieron en nuestro país 301 peatones, el 20% del total de personas fallecidas, mientras que en 2019 representaron un 22%. Respecto a dicho año 2019, fueron 80 peatones fallecidos menos en 2021, un descenso del -21%. De los cuales, fueron 16 peatones menos en vías interurbanas, un descenso del -12%, y 64 menos en vías urbanas, lo que represento un descenso del -26%.

Mensajes fuerza

3- A partir de 80 km/h es prácticamente imposible que un peatón sobreviva a un atropello, mientras que a una velocidad de 30 km/h, el riesgo de muerte del peatón se reduce al 5%.

4 NUEVAS TECNOLOGÍAS, NUEVAS OPORTUNDADES

La Comisión Europea emprendió en mayo del 2018 la tercera y última fase de sus acciones para modernizar el sistema europeo de transportes con una serie de medidas cuyo objetivo es permitir que todas las personas europeas se beneficien de un tráfico vial más seguro, de vehículos menos contaminantes y de soluciones tecnológicas más avanzadas, mientras que a la vez se respalda la competitividad industrial de la industria de la Unión Europea.

4.1 Reglamento UE 2019/2144. Requisitos homologación vehículos de motor

El reglamento UE 2019/2144 relativo a los requisitos de homologación de los vehículos de motor prevé la implantación de nuevos sistemas ADA (Advanced Driver Assistance) en tres fases: julio de 2022, julio de 2024 y enero de 2026.

En julio de 2022, los siguientes ADAS serán obligatorios en vehículos de nueva homologación:

- Advertencia de colisión con peatones y personas usuarias de bicicleta (autobuses y camiones)
- Sistema de información sobre ángulos muertos (autobuses y camiones)
- Detector de marcha atrás
- Sistema de emergencia de mantenimiento del carril (turismos y furgonetas)
- Sistema avanzado de frenado de emergencia (turismos y furgonetas)
- Control de la presión de neumáticos (furgonetas, autobuses y camiones)
- Asistente de velocidad inteligente
- Señal de frenado de emergencia
- Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque
- Sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor
- Registrador de datos de incidencias (turismos y furgonetas)

En la segunda fase, julio de 2024, está prevista la incorporación de los siguientes sistemas para vehículos de nueva homologación:

- Ampliación de la zona de impacto en la cabeza (turismos y furgonetas)
- Frenado de emergencia avanzado para peatones y ciclistas (turismos y furgonetas)
- Sistema avanzado de advertencia de distracciones en el conductor.

Por último, en la tercera y última fase, enero de 2026, los sistemas obligatorios serán los siguientes:

- Campo de visión directa (autobuses y camiones)
- Registrador de datos de incidencias (autobuses y camiones)

La Comisión Europea propone que los nuevos modelos de vehículos estén equipados con funciones de seguridad avanzadas de ayuda al conductor (ADAS, advanced driver-assistance system), como un factor que ayudará al conductor a evitar conductas de riesgo contribuyendo a reducir los siniestros de tráfico en las carreteras europeas.

Uno de estos sistemas es el asistente de velocidad inteligente (ISA, Intelligent Speed Adaptation) que funciona conectado a un sistema de posicionamiento como el GPS y dotado de una cámara que lee las señales viales y advierte al conductor cuando está superando los límites de circulación establecidos por la señalización en ese tramo de carretera.

Con dichas iniciativas, desde la Comisión Europea se pretende garantizar una transición fluida a un sistema de movilidad más seguro, más limpio, más conectado y mejor automatizado, al tiempo que configurar un entorno en el que las empresas europeas puedan fabricar mejores vehículos, más limpios y más competitivos, y con equipamientos que contribuyan a minimizar riesgos, contribuyendo de ese modo a reducir la siniestralidad.

5 RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA DE VELOCIDAD

5.1 Resultados de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con motivo de la última campaña de control y vigilancia sobre velocidad inadecuada, realizada del 17 al 23 de abril de 2023, realizó 2.838 controles, con un total de 792.338 vehículos controlados. Cifras suponen un aumento en 564 puntos de control y 45.035 vehículos controlados más con respecto a la última campaña realizada en julio del año pasado.

Durante esos días se realizaron 792.338 verificaciones de velocidad sobre vehículos en diferentes vías de circulación, de los cuales fueron denunciados 45.220 conductores, un 5,70 %, UN porcentaje ligeramente superior en comparación con las magnitudes de la campaña realizada en julio de 2022, pero inferior en comparación con el porcentaje de denunciados en la campaña de marzo de 2022.

Tabla 1 Resumen resultados globales de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

AÑO	Vehículos controlados	Vehículos denunciados	% denunciados sobre total controlados
MARZO 2022	105.625	6.859	6,49 %
JULIO 2022	747.303	42.202	5,65 %
ABRIL 2023	792.338	45.220	5,70%

5.2 Resultados de las policías locales participantes en la última campaña

Por su parte, desde el ámbito municipal, se adhirieron a la campaña de velocidad del pasado mes de abril de 2023 un total de 121 ayuntamientos de 41 provincias.

La contribución de las policías locales de los 121 ayuntamientos participantes en la campaña ha supuesto la realización de 538.842verificaciones de velocidad sobre los vehículos objeto de control de la presente campaña, de las cuales 21.842 verificaciones resultaron objeto de sanción por incumplir los límites de velocidad que representaron un 4,05% respecto del total de las verificaciones realizadas.

Tabla 2 Resumen resultados globales del trabajo de los ayuntamientos

	Vehículos controlados	Denuncias tramitadas	% sanciones	Variación vehículos controlados respecto campaña previa
ABRIL 2019	373.142	8.103	2,17%	
AGOSTO 2019	265.407	6.986	2,63%	-28,87%
MAYO 2021	375.293	8.252	2,20%	+41,40%
JULIO 2021	233.232	6.975	2,99%	-37,85%
MARZO 2022	**370.480**	9.097	2,46%	+58,85%
JULIO 2022	**491.039**	12.135	2,47%	**+32,54%**
ABRIL 2023	**538.842**	21.842	4,05%	**+9,70%**

6 NORMATIVA SOBRE VELOCIDAD

La Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido), establece que las velocidades máximas y mínimas autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta ley, en función de sus propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados, con carácter permanente o temporal. En defecto de señalización específica se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

Reglamentariamente se establecerá un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías. Este límite podrá ser rebajado en las travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.

No obstante, el artículo 379 del Código Penal, establece como delito “el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, [que] será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

Los titulares de la vía fijarán, mediante el empleo de la señalización correspondiente, las limitaciones de velocidad específicas que correspondan con arreglo a las características del tramo de la vía. En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

6.1 Límites de velocidad en el ámbito interurbano

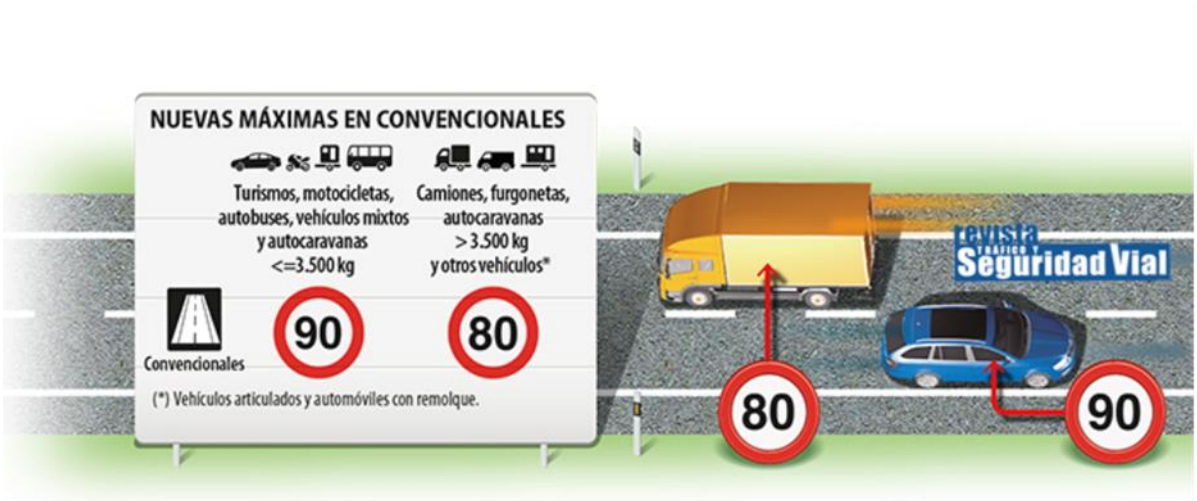
El Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1428/2003) establece las velocidades máximas genéricas en vías fuera de poblado:

	Turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg, Pick-up	Camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos	Autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables
Autopista y autovía	120	90	100
Convencional	90	80	90

Se establece algunas limitaciones genéricas más estrictas para el transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas, vehículos especiales y conjuntos de vehículos, vehículos en régimen de transporte especial, entre otros casos singulares.

Así, las autocaravanas tienen un límite de velocidad en función de su masa máxima autorizada y los automóviles con remolque, vehículos de transporte escolar y de personas menores de edad o vehículos de transporte de mercancías peligrosas deberán circular con un límite de velocidad inferior en 10 km/h respecto del límite genérico.

Como excepción, en vías convencionales con separación física de los dos sentidos de circulación, el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 km/h para turismos y motocicletas. En 2022 desapareció la posibilidad que tenían turismos y motocicletas de rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad de carreteras convencionales cuando adelantaban a otros vehículos.



Y se añade también la precisión de circular con un límite máximo de 30 km/h en las vías sin pavimentar.

Las infracciones según corresponda por exceso de velocidad tendrán la consideración de graves o muy graves, conforme se prevé en los artículos 76.a) y 77.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad se sancionarán conforme a las cuantías monetarias y pérdida de puntos previstas en el Anexo IV de la Ley de Tráfico.

Tabla 3 Cuadro de multas y perdida de puntos por infracciones por exceso de velocidad

Sanciones por exceso de velocidad

		20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	Multas
Graves	Sin puntos	21 40	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	100 €
Graves con puntos	2 puntos	41 50	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	300 €
	4 puntos	51 60	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	400 €
	6 puntos	61 70	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	500 €
Muy graves	6 puntos	71 en adelante	81 en adelante	91 en adelante	101 en adelante	131 en adelante	141 en adelante	151 en adelante	161 en adelante	171 en adelante	181 en adelante	191 en adelante	600 €

Cuadro de sanciones y puntos por infracciones por exceso de velocidad (Anexo IV de la Ley de Tráfico)

6.2 Límites de velocidad en el ámbito urbano

La reciente reforma normativa sobre los límites de velocidad en las vías urbanas y travesías aporta también un nuevo instrumento para reforzar la seguridad vial de los usuarios más vulnerables en el ámbito urbano.

En el año 2021 entró en vigor la última modificación del Reglamento de Circulación en relación a los límites de velocidad en las vías urbanas, que estableció las siguientes litaciones en el artículo 50:

20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

Se establece también que las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.

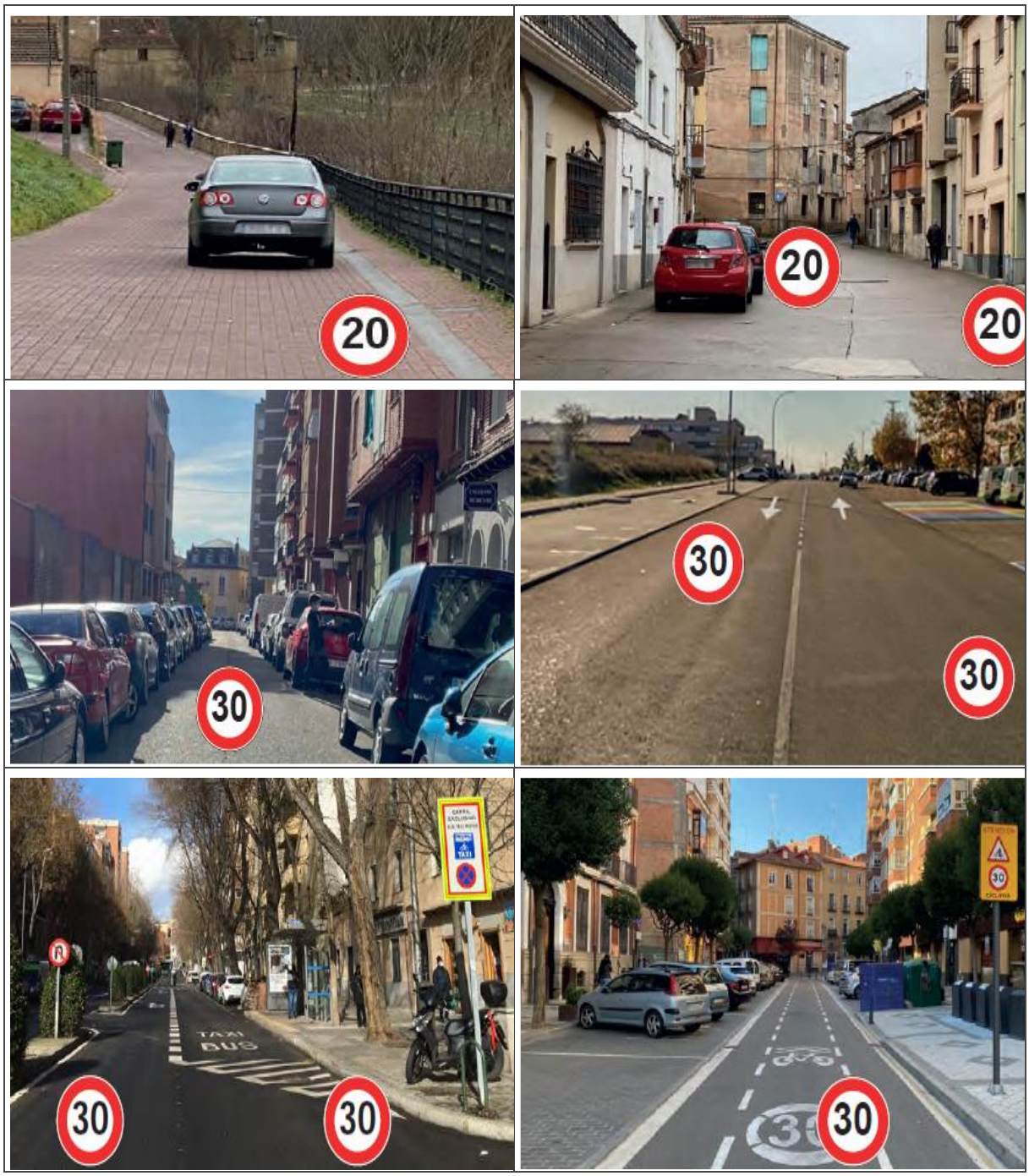
El límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad municipal con el titular de la vía, previa señalización especifica. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante, podrá ser ampliados por acuerdo de la Autoridad municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado.

Las infracciones de los límites mencionados tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 76. a), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Además, las limitaciones de velocidad en ciudad, en particular, en las vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera y en las vías de un único carril por sentido de circulación supone también reducir la contaminación acústica para todos los residentes circundantes al reducirse el ruido que produce el tráfico rodado. El calmado del tráfico contribuye de igual modo a contrarrestar la emisión de gases contaminantes con un alto impacto nocivo para la salud humana, permitiendo también ahorrar combustible.

En ese sentido, la Dirección General de Tráfico y a Federación Española de Municipios y Provincias han editado un manual con el fin de promover y ayudar a las autoridades municipales a aplicar esta modificación del Reglamento General de Circulación de forma efectiva, a través de ejemplos reales que se pueden encontrar en las calles de las ciudades de España.

El documento desarrolla, de manera gráfica, ejemplos concretos en los que se describe la sección de la vía mediante un esquema, se hace referencia a la parte específica de la normativa que aplica y, finalmente, se consolida el ejemplo mediante un caso gráfico real.



El manual se puede consultar en el presente enlace de la página electrónica de la DGT.

ANEXO I

Número de personas fallecidas en vías urbanas por tamaño del municipio. España, 2011-2021.

Tamaño de la población	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Dist. % 2021
Menos de 5.000 hab.	49	48	46	38	47	44	43	45	66	42	34	8%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	49	47	49	55	61	71	76	70	66	43	62	15%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	55	65	61	72	63	68	95	70	88	63	66	16%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	43	54	46	39	42	59	63	64	48	45	53	13%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	121	110	128	123	127	149	138	121	136	102	113	27%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	50	32	38	38	39	43	40	44	36	36	29	7%
Más de un millón de hab.	85	102	82	76	62	85	54	75	79	64	60	14%
Total	**457**	**461**	**450**	**441**	**441**	**519**	**509**	**489**	**519**	**395**	**417**	**100%**
Nº de personas fallecidas en siniestros sin código de municipio	0	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	
% personas fallecidas en siniestros sin código de municipio	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	