



RACE



NOTA DE PRENSA

*Se constata la falta de inversión en mantenimiento de carreteras secundarias y vehículos*

**EL DEFICIENTE ESTADO DEL ASFALTO Y EL ALTO NÚMERO DE DEFECTOS GRAVES EN LOS NEUMÁTICOS COMPLICAN LA CONTINUIDAD DE LOS DESCENSOS DE LA SINIESTRALIDAD EN ESPAÑA**

- Se eleva la proporción de accidentes relacionados con la falta de agarre entre neumático y asfalto, si en 2010 las salidas de vía eran causantes del 30,3% de los fallecidos, en 2012 creció al 34,8%
- En 3 años se ha reducido la inversión en mantenimiento de carreteras un 27%.
- Más de 820.000 turismos están circulando con defectos graves en los neumáticos, principalmente con la banda de rodadura por debajo del mínimo legal.
- El número de asistencias realizadas por el RACE por averías en los neumáticos, como pinchazos y reventones, ha aumentado un 20% en los 4 últimos años.
- GOODYEAR y RACE piden:
  - A las administraciones una mayor inversión en mantenimiento de las vías, campañas de formación e información al usuario del riesgo de llevar los neumáticos por debajo de los niveles mínimos de seguridad, y la puesta en marcha de un Plan Renove de neumáticos que ayude a los conductores en la compra de neumáticos más eficientes y con mejores niveles de agarre.
  - Al usuario tomar conciencia de la importancia del estado del neumático, llevar una presión correcta, una profundidad del dibujo por encima de los 3 mm., y elegir neumáticos clase A en el apartado de “Agarre sobre mojado” del etiquetado europeo del neumático.

Madrid, 30 de abril de 2014. El parón en la reducción de la accidentalidad vial, así como el incremento en las cifras de fallecidos en el último período vacacional de Semana Santa, han hecho saltar las alarmas en organismos y entidades, que nos hemos puesto manos a la obra para analizar los porqués de esta situación.

En este sentido, GOODYEAR y RACE han realizado un estudio “Neumático y asfalto. Juntos por tu seguridad”, donde quieren constatar la falta de mantenimiento que existe tanto en las infraestructuras (sobre todo en las carreteras secundarias), como en un elemento clave de seguridad del vehículo como son los neumáticos.

Existen tramos de vía en los que las rodadas de los vehículos han ido puliendo los áridos que conforman el asfalto, disminuyendo así su nivel de agarre. Si además, el neumático no tiene una profundidad suficiente en la banda de rodadura, o tiene un nivel de agarre por debajo del deseado, el riesgo de sufrir un accidente por salida de la vía, choque por alcance o atropellos se incrementa de forma exponencial.

Por ello, aprender a leer la carretera para identificar los tramos de riesgo, adaptar la velocidad, llevar los neumáticos con una profundidad del dibujo por encima de 3mm. y elegir clase A en el apartado de “Agarre sobre mojado” de la etiqueta del neumático, son claves para la seguridad del usuario.

### Estado de las carreteras

España cuenta con una red de carreteras de 165.593 Km., de los cuales 26.038 Km. son de la Red de Carreteras del Estado (RCE), con el 51,6% del tráfico; 71.385 Km. de las Comunidades Autónomas, con el 42,6% del tráfico; y 68.174 de Diputaciones, con el 5,8% del tráfico restante. Centrándonos en cómo han evolucionado las inversiones en mantenimiento de estas vías del 2010 al 2012, el presupuesto ha descendido de 2.437 millones de euros en 2010 a 1.775 millones en 2012, un 27% de reducción. Según el titular de la vía, el descenso ha sido del 36% en el caso de Diputaciones y Cabildos, seguido del 26% para la RCE y del 24% en las CCAA.

Este nuevo escenario de las partidas destinadas a mantenimiento de las infraestructuras, se traduce en un deterioro del estado de los firmes en las carreteras españolas, hasta el punto de que un 38% de vías presentan agrietamientos, pérdida de árido y deformaciones provocadas por la rodada de los vehículos, según datos del último informe de la AEC.

Existen múltiples estudios internacionales que resaltan la relación directa entre el coeficiente de rozamiento de una carretera y la accidentalidad. Por ejemplo, el Departamento de Transportes de Estados Unidos concluye que mejorar la fricción del firme reduce los accidentes un 22% a nivel general, llegando al 40% en los accidentes por salidas de vía.

### Estado neumático

Por otra parte, los resultados del estudio realizado en las ITV de ATISAE en 2012 constataron el mal estado de los neumáticos. De los 203.476 turismos inspeccionados, un total de 7.482 presentaban defectos graves o muy graves en los neumáticos, lo que representa el 3,7% de las inspecciones, tendencia que no ha variado desde el año 2010.

Trasladando estos resultados al parque de automóviles (unos 26 millones), obtendríamos que un total de 823.159 turismos están circulando con defectos graves o muy graves en los neumáticos, de los cuales el 70%, 576.717 turismos lo hace con una “Profundidad de las ranuras principales de la banda de rodadura no cumple las prescripciones reglamentarias” y un “Desgaste irregular excesivo en la banda de rodadura”.

Por su parte, el 12,6% (103.417 de turismos) lo hacen con defectos de estado como “ampollas, deformaciones anormales, roturas u otros signos que evidencien el despegue de alguna capa en los flancos o de la banda de rodadura”. Por último, el 17,4% (143.024 turismos) circularían con algún defecto grave debido a su homologación, montaje incorrecto o de distinto tipo en el mismo eje.

Otro dato importante sobre cómo ha evolucionado negativamente el estado de los neumáticos, es el número de asistencias realizadas por el RACE por “Averías de

neumático”, como pinchazos y reventones, que ha aumentado un 20% en los 4 últimos años, pasando de 40.136 asistencias en 2010 a 48.305 en 2013. Si en 2010 representaban el 9,7% de las asistencias realizadas, en 2013 este porcentaje se eleva al 11,1%.

El número total de fallecidos ha disminuido en los últimos años muy considerablemente, pero si analizamos la evolución del peso que tiene cada tipología de accidente sobre el total, podemos ver que existen dos tipos de accidentes: los que están muy relacionados con una posible falta de agarre entre asfalto y neumático, que han incrementado su peso sobre el resto, y que son los denominados “salida de vía”, que se ha incrementado del 30,3% en 2010 al 34,8% en 2012; y el “Atropello a peatón” en menor medida, que ha pasado del 18,1% al 18,7%.

### **Identificar el riesgo y adaptar la conducción**

Para evitar estos accidentes el usuario debe identificar las zonas donde es más probable encontrar asfalto con poco agarre. Son zonas con alta intensidad de vehículos, donde la fuerza que ejerce el neumático sobre el asfalto es mayor debido a bruscas variaciones de velocidad o trayectoria, o bien por la presencia de tráfico pesado, lo que provoca una mayor fatiga del firme. Existen algunas pistas que nos indican que se trata de un pavimento con pérdida de textura superficial y pulimento, como por ejemplo detectar un exceso de reflejos del sol o de los faros del vehículo en el firme. También es un indicativo el encontrar excesivo desprendimiento de los áridos superficiales sobre la vía.

En tramos donde se reduce la capacidad de agarre del asfalto es fundamental extremar la precaución y adaptar la conducción, para lo cual debemos:

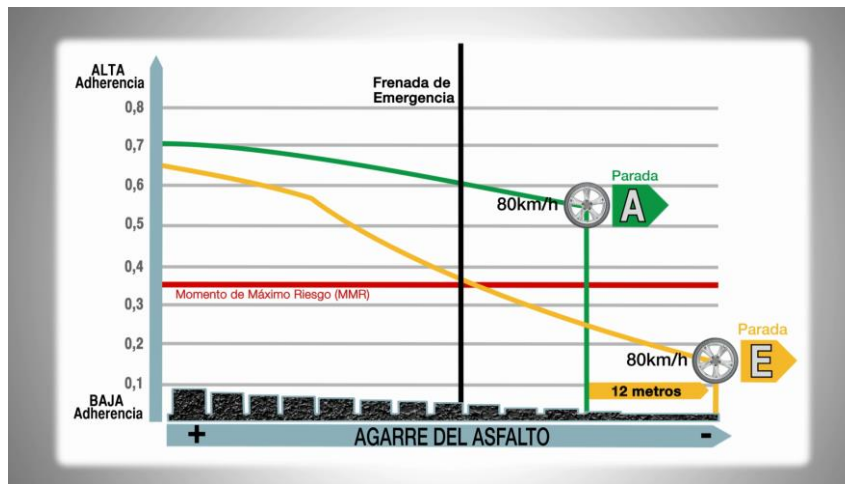
- Moderar la velocidad y evitar adelantamientos.
- Evitar realizar movimientos bruscos en la dirección.
- Llevar engranadas las marchas largas, entre 1.500 y 2.500 rpm, para que los movimientos se transmitan con la máxima suavidad.
- Aumentar la distancia de seguridad alrededor del vehículo, e incrementar así la distancia de frenado.
- Pisar el freno antes de llegar a la zona conflictiva, o llegado el caso, con mucha suavidad.

### **Neumático, imprescindible para la seguridad.**

Neumático y asfalto trabajan juntos. Por eso, las posibles deficiencias de uno debe suplirlas el otro, ya que cuando los dos fallan, las posibilidades de accidentalidad se incrementan. Con el “Etiquetado europeo del neumático” puesto en marcha en noviembre de 2012, podremos escoger aquellos con un mayor nivel de adherencia, para lo cual se debe elegir neumáticos de la clase A o las calificaciones más altas en “Agarre sobre mojado”.

El efecto puede variar según vehículo y condiciones de conducción, pero en una frenada de emergencia, la diferencia entre llevar neumáticos con el nivel más alto de agarre, clase A, o llevar neumáticos clase G, podría reducir la distancia de frenado hasta un 30%.

La siguiente ilustración nos explica cómo interactúan neumáticos y asfalto. Circulamos a 80 Km/h por una vía donde se han ido puliendo los áridos que conforman el asfalto, por lo que su nivel de agarre va disminuyendo. En caso de realizar una frenada de emergencia en un momento dado, con neumáticos clase A el nivel de CRT se mantendrá por encima del punto crítico de 0,35, conservando el agarre suficiente para frenar en el menor espacio posible. Con neumáticos clase E, en caso de una frenada de emergencia obtendríamos dos diferencias principales. Por un lado, una frenada de emergencia 12 metros más larga, y por otro, existe una alta probabilidad de perder el control del vehículo al no garantizarse su trayectoria.



El dibujo de los neumáticos y la presión de inflado son esenciales para asegurar la adherencia. El mínimo legal que puede tener el dibujo de los neumáticos es de 1,6 mm, pero ante calzada mojada es muy recomendable circular al menos con una profundidad de 3 mm, con objeto de que sea capaz de drenar el agua por los surcos ante capas de agua de mayor espesor y no sufrir el efecto “Aquaplaning”. Por supuesto, la presión de los neumáticos ha de ser la recomendada en el manual del mantenimiento del vehículo, y ha de ser comprobada con el neumático frío cada 2.000 kilómetros, cada mes o ante un viaje largo, y no olvidar colocar siempre el tapón de la válvula, imprescindible para asegurar el hermetismo del neumático.

Para ilustrar este estudio, RACE y GOODYEAR han recreado un accidente típico por choque por alcance, para que el usuario pueda ver las diferencias entre llevar o no llevar un neumático de máximo agarre cuando el asfalto ha perdido su coeficiente de rozamiento óptimo.

**Más información**

Comunicación Goodyear  
[hector\\_ares@goodyear.com](mailto:hector_ares@goodyear.com)

RACE. Departamento de Comunicación  
[comunicacion@race.es](mailto:comunicacion@race.es)  
 Tel. 91 594 77 02