

• Revista de Prensa •
Del 07/01/2020 al 08/01/2020



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
SECTOR				
1	08/01/2020	Revista Autopista, 66-69	HAY QUE EVITAR EL ABSENTISMO	Escrita
2	08/01/2020	Diario Información	Un tercio de conductores que dio positivo en los controles de Navidad iba drogado	Digital
3	07/01/2020	Periodistadigital.com	Los 5 gestos que no debes hacer cuando llevas a un niño en el coche	Digital
4	07/01/2020	Autofacil.es	¿Pueden aparcar y circular los coches sin etiqueta de la DGT en Madrid Central?	Digital
5	07/01/2020	autopista.es	Las malas posturas en el coche que convierten un accidente en mortal	Digital
6	07/01/2020	Andalucía Información	Patinetes y bicis tendrán que convivir	Digital
7	07/01/2020	motosan.es	Las medias verdades de la DGT	Digital
8	07/01/2020	canariasenmoto.com	Más examinadores y ciudades a 30km/h, propuestas de la DGT para 2020	Digital

[**hablamoscon**] GUILLERMO MAGAZ, DIRECTOR GERENTE DE AECA ITV

Hay que evitar el absentismo

y transmitir que la ITV te va a salvar la vida”

Conscientes de que son la herramienta de la Administración para verificar que los coches cumplen unas condiciones mínimas, reclaman más colaboración de los fabricantes. El nuevo Reglamento que entra en vigor en mayo ayudará a comprobar los errores electrónicos a través del OBD. Hablamos con el director gerente de AECA-ITV sobre el presente y el futuro de las inspecciones en nuestro país.

ALICIA FERNÁNDEZ | afernandez@mpib.es FOTOS: AECA/ITV

P ¿En cuánto estimáis el absentismo en las ITV?

R Según un informe de la Universidad Carlos III, el nivel de absentismo en las ITV es del 20 por ciento de media. Un 16 por ciento en turismos, un 40 en furgonetas, en motocicletas es del 43 y en ciclomotores un 58. En total unos seis millones de vehículos circulan sin inspección.

Y se refleja en los accidentes. En el caso de las furgonetas, del transporte de última milla, incrementándose un 41 por ciento los siniestros de este tipo de vehículos en ciudad y subiéndose el 95 por ciento las víctimas y heridos en este tipo de vehículos. Algo hay que hacer para evitar el absentismo. Con los seguros de los vehículos no ocurre lo mismo, el absentismo es bajo porque la sanción es mayor. Si vas sin seguro son 1.500 euros de sanción. Pero la multa por no pasar la ITV son 200 euros.

P ¿Y qué proponéis desde AECA-ITV?

Hay que trabajar en dos líneas, por un lado educación y formación, la ITV es la herramienta que tiene la Administración para asegurar que los vehículos cumplen las normas de seguridad vial y medioambiental. Y, por otro lado, la sanción. Una ITV cuesta de media 45 euros, si

la sanción son 200 euros, con tres años sin pasarla ya estás cubierto. Es necesario transmitir el mensaje de que la ITV te va a salvar la vida y tienes que pasarla porque además el seguro no te cubre.

P ¿Se han notado las cámaras de la DGT en cuanto a reducción del absentismo?

R La vigilancia se hace a través de las cámaras de radar, si no detectan excesos de velocidad, cada cierto tiempo éstas comprueban si los coches han pasado la ITV. A nuestro juicio esa comprobación se está haciendo de forma escasa porque es aleatoria. De acuerdo con datos DGT sancionan 2.000 vehículos al mes cuando hablamos de que hay 6 millones de vehículos sin pasarla. Por otro lado, este absentismo está localizado en zonas rurales. No en carreteras principales donde están las cámaras.

P Las mediciones de gases son cada vez más exigentes, ¿cómo lo solventan las ITV?

R Desde la aprobación del Real Decreto del año pasado se ha evolucionado un sistema de comprobación de emisiones mediante los códigos de diagnóstico del vehículo. Nos conectamos con la centralita -no solo metemos el sensor de emisiones por el escape y vemos la opacidad-, sino

GUILLERMO MAGAZ

Es ingeniero Industrial Mecánico por la Universidad Politécnica de Madrid. Su carrera profesional se desarrolló inicialmente en el sector de la maquinaria en Ferrovial-Agromán. En los últimos 20 años ha asumido distintas responsabilidades dentro del Departamento de Posventa de varias marcas de automoción como Hyundai y Mitsubishi Motors, donde, en este caso, ha sido director de Homologaciones, gestionando la estrategia normativa dentro de la marca.

que nos conectamos con ésta que nos muestra si tiene manipulación y si funciona mediante los códigos que se van generando. Pero en un Euro 6 hay 100 códigos de error de que pueda existir algún problema. Tenemos que seguir avanzando en emisiones, pero sobre todo de cara al fraude desde el punto de vista medioambiental en la carretera hay que tomar medidas también.

P ¿Esa tecnología para medir existe?

R Existe. Lo estamos haciendo a nivel de OBD. Y a nivel europeo todo indica que en el futuro vamos a ir a medir NOx y partículas. Hay distintas opciones desde el punto de vista del análisis. Ahora bien, una ITV no es un laboratorio. No puedes emplear 4 horas en cada inspección, tenemos que buscar sistemas que sean rápidos para verificar que el vehículo está bien pero que no suponga un coste asociado a la persona y no requiera tiempo excesivo. Actualmente, hay tres líneas de trabajo. Uno es el banco de potencia, con el análisis de NOx a base de meterle carga. Otro es la carga estática, con el vehículo parado, donde con carga de motor a través de elementos del vehículo con luces y aire acondicionado, se hace una estimación del NOx que emite, a baja carga y se hace una



En un Euro 6 hay 100 códigos de error de emisiones. En la ITV sólo necesitamos saber cuáles son los importantes

proyección a alta carga. Y luego hay otro sistema que es la medida al paso, con infrarrojos, que requiere de una pista de entre 150 o 200 metros, con tres puestos y que el vehículo pase por ahí acelerando y tres máquinas distintas van detectando a cada paso cuáles son los consumos. Cada uno tiene sus pros y sus contras y desde el punto de vista de estaciones estamos viendo cuál es el sistema más adecuado. Nosotros somos la herramienta de la Administración, es ella la que tiene que definir la situación mejor. Queremos investigar para ver qué sistemas existen. Nuestra línea de trabajo es ofrecer una amplia línea de opciones válidas y que estén testados para que cada inspección y cada CCAA decida elegir un sistema u otro, pero que sean igual de válidos.

P En Europa ¿todos los países pasan la ITV?

R Sí, pero España junto a Alemania son los países líderes en inspecciones técnicas. En la organización mundial de inspecciones técnicas de vehículos, CITA, en cualquier grupo de trabajo casi la mitad de quienes lo forman son españoles; esto demuestra la implicación y el nivel tecnológico que tiene España.

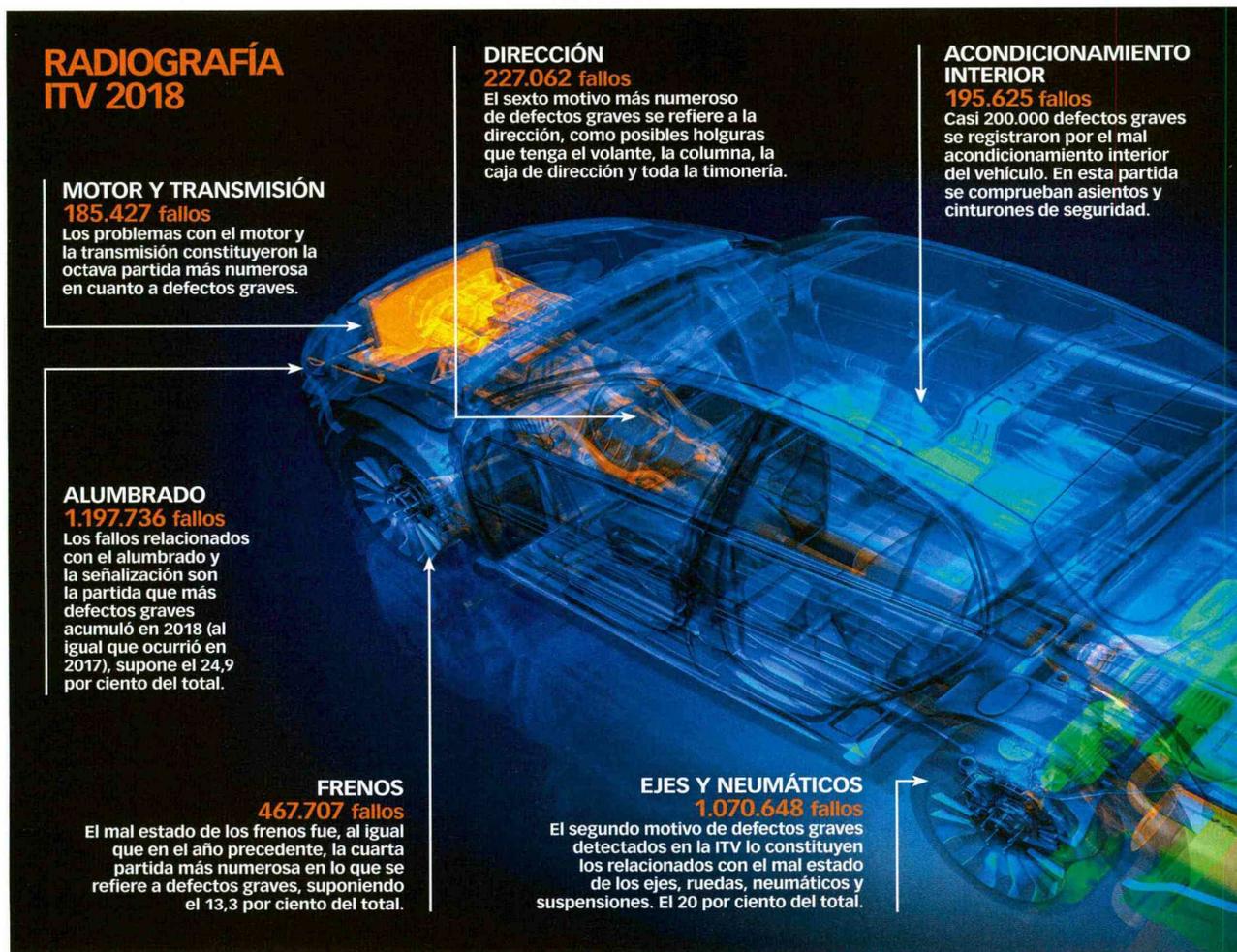
P Cada vez que la legislación europea varía, os afecta...

R Uno de los temas que nos preocupa es el GSR (Reglamento General de Seguridad) con todos los sistemas de seguridad que vienen ahora que van a ser obligatorios, todas las ADAS que van a ser obligatorias y que tendremos que verificar. Son todos electrónicos. Un sistema de mitigación de frenada, a ver cómo le hacemos la inspección... Tiene que ser todo electrónico.

P ¿Cómo podéis comprobar la seguridad del vehículo?

R Todo lo que es seguridad activa lo tenemos que medir a través de la electrónica. Afortunadamente en Europa se han dado cuenta de ello y han aprobado un Reglamento que obliga a los fabricantes, a partir del 20 de mayo de 2020 a suministrar información abierta vehículo a vehículo de los sistemas que lleva cada uno a través de interfaz electrónico.

GUILLERMO MAGAZ. DIRECTOR GERENTE DE AECA ITV



Es decir, nos tienen que decir «si da estos códigos de error es que el sistema no funciona». Tiene que venir del fabricante, coche a coche y además con carácter retroactivo en todos los vehículos fabricados desde el 20 de mayo de 2018. Es la primera puerta que se ha abierto de cara a lo que se busca desde el punto de vista del sector y que entiendo que tendrá que ser así con todo lo que viene, coche autónomo y demás.

En la homologación del vehículo, igual que hay un reglamento de emisiones, de cristales... tendrá que haber un reglamento de códigos de inspección técnica de forma que en el vehículo antes de homologarse y

UNO DE CADA CINCO NO LA PASARON EN 2018
Más de 4,3 millones de vehículos fueron rechazados por la ITV en la primera inspección -2,69 millones, turismos-. Alumbrado y señalización, ruedas y neumáticos, los fallos más habituales.

ponerse en circulación tendrá que verificarse que genera los códigos para poder inspeccionarlo en la ITV. Así, cuando ese vehículo vaya a inspección técnica lo conectaremos y podremos saber si está bien o no el sistema. Que esos códigos se generen, que un laboratorio verifique que existan, que se generen, que funcionen correctamente... y nosotros lo que hacemos es verificarlo.

¿Hasta ahora los fabricantes lo tenían cerrado?

R En código OBD sí estaba abierto desde el punto de vista de talleres. Las normas de emisiones de los vehículos tienen dos parámetros, uno son las emisiones como tal y

otra el acceso a los códigos OBD, la combinación de ambos es lo que en la ficha técnica del vehículo indica Euro6 a, c o d, por ejemplo. Los primeros códigos de acceso a los OBD fue con Euro 3, se hizo en la UE para que los talleres pudieran reparar los vehículos y no fueran solo en talleres oficiales. Lo que ocurre es que códigos de emisiones hay 100, ¿tiene la ITV que inspeccionarlos todos? No. Nos basta un código que nos indique si está bien o mal. Un código a través de un protocolo de comunicación que solo fuera posible generarlo a través de las inspecciones técnicas, que no pudiera acceder nadie más y que estos códigos se hubieran verificado

ACONDICIONAMIENTO EXTERIOR

291.180 fallos

La quinta partida que más defectos graves registró afecta al acondicionamiento exterior del vehículo, al estado de la carrocería y el chasis.

OTROS

77.276 fallos

Es la partida con defectos graves menos numerosos. En esta partida se verifican, dependiendo del tipo de vehículo, los elementos y documentación específica (limitador de velocidad, reformas...).

IDENTIFICACIÓN

113.348 fallos

La segunda partida menos numerosa en cuanto a defectos graves la constituyen los relacionados con la identificación del vehículo, en cuanto a marca, modelo, número de bastidor y matrícula.

EMISIONES

1.022.068 fallos

El 16,2 por ciento de los defectos graves detectados estaban relacionados con las emisiones contaminantes que actualmente ya se revisan a través del OBD.

LOS RETOS

La ITV 4.0 será electrónica

Muchos son los retos a los que se enfrentan las ITV a corto plazo derivadas de la mayor exigencia de la legislación tanto en emisiones como de seguridad activa y pasiva y también del incremento de la complejidad de los vehículos con la electrónica. Será de gran ayuda para ellas la introducción del Reglamento que llega el próximo 20 de mayo que obliga a los fabricantes a suministrar información abierta, vehículo a vehículo, de los sistemas que lleva cada uno a través de interfaz electrónica. Tendrá carácter

retroactivo en todos los vehículos fabricados desde el 20 de mayo de 2018 y supondrá una vía clave para poder evaluar la electrónica que de otra forma no podría hacerse. Actualmente, las pruebas de emisiones se realizan también a través del OBD del mismo, que complementan las realizadas en el tubo de escape. Desde AECA ITV trabajan en la que llaman ITV 4.0, en la que el cliente no tenga ni que bajarse del vehículo porque todo se gestionará electrónicamente, con volcado automático de datos.



en un laboratorio para ver que funcionan correctamente. Pero al final debemos ir a códigos de inspección técnica, no a códigos de taller.

P ¿Cómo podréis inspeccionar los sistemas de seguridad pasiva?

R Es un tema que tenemos que trabajar en Europa. Y que en ACEA los fabricantes se tienen que dar cuenta de que nosotros no queremos conocer los 100 códigos, solo que nos digan si está bien o mal, con eso nos vale. Sobre todo con todos los sistemas que vienen. No vamos a poder hacer un ensayo. Somos la herramienta de la Administración para verificar que los coches que están circulando cumplen unas

condiciones mínimas de seguridad. Si estos sistemas son obligatorios, tendremos que poder verificar que funcionan. Y no podemos hacer la prueba física, hay que hacerlo a través de electrónica generando un problema y viendo a ver cómo responde.

P ¿Cómo es la ITV de un coche eléctrico?

R Como hacemos en la actualidad con uno térmico. Frenado, dirección, luces, alumbrado... La única diferencia en estos momentos son las emisiones. Lo que sí estamos viendo es qué podemos hacer con los híbridos enchufables, porque hay una

ENCHUFABLES BAJO LA LUPA
"Estamos viendo cómo medir el estado de la batería de un híbrido enchufable, porque hay una preocupación lógica por parte de la DGT con el tema del etiquetado".

preocupación de la DGT, que es lógica, por parte del etiquetado. Si un híbrido enchufable tiene la batería en mal estado emite más emisiones de las que debería y no le correspondería la etiqueta "0". Estamos viendo cómo poder medirlo. En China verifican esto, pero son sistemas muy complejos y que requieren mucho tiempo. Allí llegas con un híbrido, le meten una descarga importante al vehículo, lo vuelven a cargar y a descargar. Imagina el tiempo que lleva. Esto no es factible de momento en Europa. Lo que pasa es que tenemos que ver de qué forma verificar esto. De momento, es difícil.

Un tercio de conductores que dio positivo en los controles de Navidad iba drogado

original



Uno de los controles realizados por la Policía Local durante la campaña especial de Navidad.

Uno de los controles realizados por la Policía Local durante la campaña especial de Navidad.
antonio amorós

Los [controles de seguridad vial](#) que realizó la Policía Local de Elche desde mediados de diciembre hasta el 6 de enero, en el marco de la campaña especial de la Dirección General de Tráfico durante el periodo navideño se han saldado por **244 sanciones** por consumo de **alcohol y drogas** al volante. Durante las más de dos semanas de dispositivo policial itinerante, los agentes dieron el acto a 7.800 conductores, a los que sometieron a las pruebas. El dato más preocupante es que un tercio de los conductores que dieron positivo lo hicieron por [consumo de estupefacientes](#), no de alcohol. Las sanciones de este tipo, penadas con una multa de mil euros y seis puntos del carné, ascendieron a 71, según los datos facilitados ayer por el edil de Seguridad Ciudadana, Ramón Abad.

El resto de actas levantadas fue por consumo de alcohol, un total de 173. De ellas, 145 fue por superar la tasa máxima de alcohol pero sin llegar a los 0,60 miligramos por litro de aire expirado; mientras las 28 restantes se tramitaron por la vía penal, pues superaron esa tasa, por lo que ya se consideran un **delito contra la seguridad vial**, por lo que a la sanción administrativa se suma la pérdida del permiso de conducción, penas de prisión y/o de trabajos en beneficio de la comunidad, en función de la gravedad.

Desde la Policía Local reiteraron ayer que el problema radica en que mientras que el consumo de alcohol se focaliza principalmente en fines de semana y días festivos, el de drogas se da también entre semana. Esto se debe fundamentalmente a dos factores, explican desde la Jefatura. El primero es que el consumo de alcohol se asocia más al ocio durante los fines de semana. El segundo que, mientras que sus efectos desaparecen del organismo en unas horas, en el caso de las drogas, **pueden durar días**, y su consumo, al tratarse de una adicción mayor que a la del alcohol, es mucho más habitual también de lunes a viernes.

Este elevado número de controles, con **casi 8.000 conductores** sometidos al test, fue posible gracias a los dispositivos incorporados el pasado año que permiten, con un leve soplo saber si el conductor ha consumido sustancias prohibidas o alcohol o no de forma inmediata. En caso afirmativo, ya se realiza la tradicional prueba, con un soplo mucho más largo y que antaño hacía que se realizaran solo de forma aleatoria al no poder detener todo el tráfico, por el colapso que eso generaba. Las que sí se realizan de forma aleatoria son las de drogas, en

función de las sospechas que tengan los agentes. Estas pruebas requieren de más tiempo y son mucho más caras, ya que cada kit cuesta más de 20 euros y el resultado positivo ha de ratificarse en laboratorio.

Fiestas seguras

Pese a estos datos, el edil señaló ayer que han sido una fiestas navideñas «seguras y tranquilas», pues el objetivo de este dispositivo de seguridad vial se consiguió. en parte, ya que el número de infracciones fue disminuyendo significativamente a medida que fue avanzando la campaña. Además, destacó que en días clave como Nochevieja, apenas se produjeron incidentes, al margen de siete peleas registradas, ninguna de especial gravedad, y que el protocolo que se activó por un posible abuso sexual quedó en una «falsa alarma», concluyó el edil.

Más de 100.000 personas disfrutaron de la Cabalgata de Reyes

El Belén de la Glorieta tuvo más de 120.000 visitas y la edil de Fiestas destaca el éxito del mercadillo navideño

Más de 100.000 personas salieron la tarde del domingo a las calles para contemplar la Cabalgata de Reyes Magos de Elche, lo que la convirtió en la cita más multitudinaria de todas las celebraciones navideñas en la ciudad. Así lo aseguró ayer la edil de Fiestas, Mariola Galiana, durante el balance que ofreció de los diferentes actos programados desde mediados de diciembre hasta el pasado lunes. No obstante, y aunque mucho más especiado en el tiempo, el Belén de la Glorieta, realizado por la Asociación de Belenistas de Elche, tuvo aún un mayor éxito: 120.000 visitantes, según señaló ayer la edil. Galiana destacó el aumento de la iluminación decorativa, que se extendió a diferentes calles y núcleos urbanos del municipio. La estrella de estas luces fue sin duda la bola gigante expuesta en la plaza del Congreso Eucarístico, una sorpresa que obtuvo gran acogida a modo de photocall, viralizándose por las redes sociales.

Otras de las citas con mayor afluencia de público fue la fiesta de Nochevieja de la Plaça de Baix que, con las campanadas de Calendura, música en directo y fuegos artificiales congregó a 3.000 personas. Este año, como novedad, también se instaló la feria y el mercadillo navideño en el Paseo de la Estación, «que fue acogido con gran éxito por el público y por los comerciantes», con la pista de hielo sintético como atracción estrella. El Ayuntamiento trabajará, dijo la edil, para ampliar tanto el número de puestos como el de atracciones de cara al año que viene, ya que «todos los participantes nos han trasladado que volverán».

Lo que se estudiará de cara al año próximo es la ubicación del Belén de Viviente de Pobladores, que tras el traslado al Parque Deportivo Emilio Villanueva ha recibido las críticas del público por su reducido espacio.

Los 5 gestos que no debes hacer cuando llevas a un niño en el coche

original

Llevar a los niños en el coche es una responsabilidad considerable. Más allá de lanzar todo tipo de improperios al volante o de que tu manera de conducir demuestre más de lo que crees sobre tu personalidad, la seguridad vial es primordial, no solo por ti y el resto de conductores, sino también por los que van en el vehículo. Según los datos aportados por Midas, cadena especialista en el mantenimiento integral del automóvil, cuatro de cada diez padres catalanes usan el móvil en el coche mientras conducen con sus hijos y 3 de cada 10, según sus pequeños, llegan a gritar a otros conductores».

A través de la plataforma de la compañía, *Bebé Seguro*, proponen cinco gestos que debes evitar si viajas en tu coche con menores de edad a bordo, «para conseguir inculcarles buenos hábitos de conducción y lograr que, en un futuro, también ellos se conviertan en conductores responsables»:

1. No mires el móvil

Activa el modo coche en tu terminal iPhone o Android Auto, si tienes este sistema operativo, así evitarás cualquier distracción al volante.

2. No aparques en doble fila, en especial cuando llevas a tus hijos al colegio

Según el estudio realizado por la plataforma, tres de cada diez padres catalanes dejan el coche mal aparcado mientras lleva a los pequeños a clase.

3. Evita los conflictos con otros

No transmitas a tus hijos una imagen violenta ni de confrontación con otros conductores. Tres de cada diez niños catalanes aseguran que sus progenitores gritan o hacen malos gestos a otras personas al volante, tal y como indica la encuesta realizada por *Bebé Seguro* y la consultora Ipsos.

4. Usa siempre el cinturón

Este es el primer gesto que debes hacer al subirte al coche. Incúlcasele a tus hijos, deben aprender desde temprano la importancia de ir bien atados y sujetos con los sistemas de retención infantil. De esta manera, ellos mismos serán quienes lo hagan. En la actualidad, 6 de cada 19 niños catalanes admiten que son ellos mismos los que se abrochan el cinturón dentro del automóvil.

5. No abuses de la tecnología para entretenerles

La mayoría de progenitores catalanes afirma que son las tablets (22,5%) y los móviles (16%) con lo que más se entretienen sus hijos, a través de juegos en apps, así como el visionado de películas o videos (17%). Aunque sean formas de entretenimiento fáciles, desde el punto de vista paterno, y muy estimulantes para los pequeños, también puede ser interesante divertirlos con canciones y juegos que desarrollen su intelecto.

Medio	Periodistadigital.com	Fecha	07/01/2020
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	118 867	V. CPM	82 EUR (92 USD)
Pág. vistas	329 097	V. Publicitario	2472 EUR (2799 USD)

http://epservices.eprensa.com/cgi-bin/view_digital_media.cgi?subclient_id=4891&comps_id=234377648



¿Pueden aparcar y circular los coches sin etiqueta de la DGT en Madrid Central?

original



Desde el 1 de enero de 2020, todos aquellos usuarios que tengan un coche -o moto- sin etiqueta de la DGT, a excepción de algunos casos particulares, no pueden aparcar en Madrid Central.

El nuevo año ha dado paso a otra de las grandes medidas de la Ordenanza de Movilidad Sostenible iniciada el pasado 5 de octubre de 2018. Así, desde el 1 de enero de 2020, todos los vehículos sin etiqueta ambiental -esto también atañe a las motos- de la **Dirección General de Tráfico (DGT)** no podrán acceder al centro de la capital **ni tampoco aparcar en la zona de Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)**.

A este respecto, hay una serie de vehículos especiales que sí pueden aparcar en zona SER, independientemente de su etiquetado:

- **Vehículos comerciales e industriales** que ya disponían de autorización de estacionamiento SER en el momento de entrada en vigor de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.
- **Vehículos auxiliares de apoyo a la operación del servicio de transporte público** colectivo urbano general de uso regular.
- Vehículos destinados a transportar personas que acrediten disponer y empleen la autorización especial para personas con **movilidad reducida** y los vehículos destinados a servicios esenciales.

¿Qué pasa con los empadronados?

Como recoge la Ordenanza de Movilidad Sostenible, podrán acceder a Madrid Central los vehículos sin etiqueta de las personas empadronadas en el Distrito Centro, **que podrán estacionar en las plazas del SER si tienen autorización en el correspondiente barrio**, y los vehículos sin distintivo ambiental que trasladen a personas con **movilidad reducida** que dispongan de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) y que se encuentren de alta en la aplicación de gestión de accesos a Madrid Central.

Si quieres estar al tanto de todo lo referente a Madrid Central en 2020, no te pierdas nuestro [artículo](#) donde te explicamos con todo lujo de detalle qué ha cambiado en el área de cero emisiones de la capital.

Las malas posturas en el coche que convierten un accidente en mortal

original



Alberto de la Torre Reyes



Las malas posturas en el coche que convierten un accidente en mortal

Cuando circulamos a **velocidades cercanas o superiores a 100 km/h**, hay que tener en cuenta que estamos manejando un auténtico proyectil que, en caso de frenarse en seco, como sucede en un accidente, las fuerzas ejercidas son fortísimas. Por ello, es importante estar concienciados de circular con la carga correctamente colocada, no llevar objetos sueltos y sentarnos debidamente en nuestras plazas.

Por ello, es importante recordar que **poner los pies en el salpicadero o ir tumbado en los asientos traseros son posiciones muy peligrosas** que, en caso de accidente pueden provocarnos daños irreversibles en la columna vertebral o, incluso, terminar por perder la vida. Heridas que, incluso, se pueden provocar con un choque a baja velocidad, ya que cualquier fuerza multiplica sus consecuencias cuando nos movemos dentro de un coche y sufrimos un golpe.

Para concienciar de esta problemática, el **RACE y Goodyear** realizaron recientemente un **estudio** y un crash test en el que demostraban que un choque a 56 km/h puede ser mortal. Para demostrarlo publicaron un vídeo muy ilustrativo, en él todos los pasajeros viajaban incorrectamente, pero en posiciones que son habituales en nuestras carreteras. El resultado, como puedes imaginar, es fatal.

Así, en un **habitáculo con objetos sueltos** (en un estudio del RACE el 51 por ciento de los conductores reconocen viajar de esta manera), los pasajeros tenían la siguiente disposición:

- **Conductor:** con el cinturón mal ajustado y cerca del volante sufría lesiones graves e incompatibles con la vida, en gran medida debido a las presiones ejercidas desde el asiento trasero.
- **Copiloto:** con el respaldo extendido y los pies sobre el salpicadero demostraba que esta posición era mortal, pues la columna vertebral sufría lesiones graves y la cabeza chocaba contra las piernas.
- **Pasajero trasero:** con un niño en brazos y sin cinturón de seguridad, choca contra el asiento delantero y aplastando al conductor y al más pequeño, provocando la muerte a ambos y sufriendo él heridas muy graves.

Patinetes y bicis tendrán que convivir

Eulogio García • original



Niños con patinetes eléctricos en Cádiz Eulogio García

- Los VMP
- La Fiscalía alerta de la falta de regulación para atender los casos penales que deriven de VMP

Uno de los regalos estrella del Día de Reyes ha sido sin duda el patinete eléctrico. Si bien ya se veían cada día más circular por la ciudad en los últimos meses, después de las fiestas se ha podido apreciar un ligero aumento de usuarios de este tipo de vehículo de movilidad personal (VMP). Sin embargo, la normativa de uso sigue sin definir.

El Ayuntamiento de Cádiz lleva desde el pasado mes de julio planteando una ordenanza integral de movilidad en la ciudad que integre todos los elementos necesarios en este nuevo modelo “donde tengan cabida las bicicletas y los patinetes eléctricos”, tal y como expone el concejal de Movilidad, Martín Vila. Finalmente en diciembre la Dirección General de Tráfico publicó una nueva instrucción transitoria sobre los VMP con una serie de medidas, entre ellas la prohibición de circular por aceras y zonas peatonales. Sin embargo, otra serie de especificaciones recaen en las ordenanzas municipales.

Hace apenas unos días, la Fiscalía reflejaba en una memoria sobre este tipo de vehículos que ciudades como Cádiz ya están tramitando un proyecto de reforma de la ordenanza de circulación para regularlos, con medida como limitar su uso a los carriles-bici y la calzada, excluyendo la posibilidad de circular por aceras, parques y espacios reservados a peatones. “La Fiscalía nos situaba a la vanguardia en esta materia, ya que a nivel de la Bahía creo que somos el ayuntamiento que tiene más avanzado este trámite”, apunta Vila. “Vamos a intentar llevarlo al pleno de enero de forma que resolvamos de una vez la regulación de los VMP”, añade.

“Afortunadamente tenemos una red de carril bici ya casi a punto de culminar, con 20 kilómetros que permiten a estos patines eléctricos circular por la ciudad. Porque fijaos en la paradoja: la DGT dice que el patín no puede circular por las aceras, pero en calzada puede generar un peligro para los propios usuarios; en ese escenario, si no tuviésemos un carril bici construido, ¿qué alternativa le estaríamos dando al usuario del VMP?”, plantea el concejal.

Medio	Andalucía Información	Fecha	07/01/2020
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	57 310	V. CPM	45 EUR (50 USD)
Pág. vistas	189 254	V. Publicitario	1701 EUR (1926 USD)

<https://andaluciainformacion.es/granada/870598/patinetes-y-bicis-tendran-que-convivir/>

Por lo tanto, todo apunta (a pesar del desagrado por parte de la Asamblea Ciclista) a que patinetes y bicicletas van a tener que compartir espacio en el nuevo carril bici a punto de concluir. “Al final son vías para el transporte alternativo al coche y la motocicleta, por tanto habrá que armonizar todos los intereses entre peatones, ciclistas y usuarios de VMP para llegar a un punto común”, concluye Martín Vila.

Las medias verdades de la DGT

por Juan Salleras Puig • original



La labor de la DGT es siempre encomiable y cuenta con nuestro apoyo en el objetivo de la reducción de víctimas de tráfico. Pero indudablemente hay cosas que podría hacer con mayor eficacia. Sin embargo, algunas políticas de la DGT son muy cuestionables y hasta pueden poner en duda su verdadero objetivo.

Hace unos días se presentaron los resultados de los fallecidos 2019, víctimas de los accidentes de tráfico. Uno tiende a pensar que ante la magnitud de las cifras, **el gobierno español se debería poner manos a la obra de una vez por todas**. Pero no lo va hacer, porque seguimos viendo inequívocas señales de que seguirá tratando de curar al enfermo con tiritas... como llevamos haciendo desde hace años. **Y así nos va.**

Vemos que los ministerios de Fomento, Justicia e Interior se siguen inhibiendo de este problema y no atacan de una vez por todas los problemas reales y no toman las medidas oportunas para cortar esta sangría. **Y la DGT, sigue a lo suyo:** drones para multar más y mejor y «ocurrencias» como las cajas de radar vacías pero señalizadas o los guantes y los chalecos airbag para la moto. Y también muchas palabras, muchos informes y muchas reuniones. Pero hechos efectivos, más bien pocos. Y así seguiremos... hasta que volvamos a presentar los fallecidos del año próximo y sigamos igual.

No sólo eso, es que sólo leyendo los informes que se publican en su web, ya es posible ver que la DGT no siempre es transparente en la información que transmite a los conductores españoles. Sus informes estadísticos son profusos en la constatación de los hechos y se cruzan las cifras de víctimas con muchas variables. **Pero en el análisis de los hechos o en las causas de los accidentes, la eficacia ya brilla por su ausencia, o al menos ya se ven omisiones.** Omisiones que pueden ser olvidos o, simplemente premeditadas para no entrar en las verdaderas causas de los accidentes y poder justificar así una **política más recaudatoria que preventiva**. Empecemos por lo que más nos llama la atención:

Los guardaíles asesinos no existen en las estadísticas para la DGT

En los informes de la DGT se establece que los **factores concurrentes son las causas por las que se producen los accidentes, o los factores que agravan las consecuencias de los accidentes**. La DGT los define así: *“Esta complejidad lleva a hablar de factores concurrentes, entendidos como todos aquellos factores relacionados con las personas, los vehículos y las*

vías que han podido desempeñar algún papel en la ocurrencia del accidente o **el agravamiento de sus consecuencias**"

Y las biondas (o guardaraíles asesinos) no forman parte del grupo "factores concurrentes". No los ves en las estadísticas de accidentes. Por lo tanto, para la DGT, parece que los guardaraíles no agravan las consecuencias de un accidente. No sabemos las razones que impulsan a la DGT a ignorarlos en sus estadísticas, cuando sí reconoce su catastrófica y negativa influencia en el agravamiento de las consecuencias de los accidentes de moto en cualquier otro foro. **Pero el hecho es que no es un factor reconocido como concurrente** en sus estadísticas. Porque no?

Otra falta inadmisibile en las estadísticas de la DGT son la responsabilidad del estado de conservación de las carreteras en los accidentes.

A pesar que hay una directiva de la CEE (del 2008) para realizar auditorías del estado de las vías en términos de seguridad vial y aprobada en España por Real Decreto en marzo del 2011, Fomento sigue sin cumplir con esa directiva. **Aún no hay auditorías en materia de seguridad Vial de las carreteras españolas ejecutadas por Fomento.** O al menos, nosotros no las hemos visto. **11 años después de la directiva, nuestros gobiernos siguen mareando la pérdiz.** Y les conviene, porque una entidad privada, la AEC (Asociación Española de Carreteras), realiza de modo privado cada 2 años una auditoría y concluye que desde el año 2001, en que nuestra **red de carreteras** superaba holgadamente el aprobado, **en 2017 su nota ya es de muy deficiente.**

La razón es que se invierte cada vez menos en el mantenimiento de las carreteras, y una de las razones (o amenazas) del actual gobierno de cobrar un peaje por circular por autovías es precisamente la **necesidad de habilitar una bolsa presupuestaria para tal fin.**

En todo caso, y volviendo a la DGT, los problemas de señalética o los problemas de la **pésima calidad de algunas de nuestras carreteras, simplemente no existen en las estadísticas.** Para la DGT, ni un solo accidente en este país está causado por los defectos (circunstanciales o estructurales) de la infraestructura vial. Ni UNO sólo, porque no existen en las estadísticas de factores concurrentes. **Sólo esto ya siembra un montón de dudas con respecto a la veracidad de los factores concurrentes que nos presenta la DGT.**

Es decir; que los agujeros, las estrías o la gravilla en las carreteras, la **pintura antideslizante que sí desliza, la pintura reflectante que no refleja, los asfaltos que no drenan** y generan aquaplaning con pasmosa facilidad, manchas de aceite o fuel derramadas, las **tapas de alcantarilla, los arcones sucios, inexistentes o ilegales, obstáculos en la calzada, aceras deterioradas**, las señales poco visibles, borradas, deterioradas o inexistentes, incluso los "guardias tumbados" para ralentizar la velocidad, muchos mal colocados (en la zona de frenada, que **impiden frenar bien si vienes rápido**) o simplemente ilegales...

Todos estos defectos o ilegalidades de las vías públicas, **para la DGT no causan ni un sólo accidente**, porque dentro de las estadísticas de las causas de los accidentes no se contemplan como factores concurrentes. Sin embargo, ya **hay múltiples sentencias sobre accidentes que responsabilizan a las deficiencias en las carreteras como causantes de los mismos**, pero únicamente en los casos es que se producen reclamaciones. Es decir; aunque ese factor concurrente no exista para la DGT, la realidad es que **Sí existe en los tribunales.**

Pero claro... que agente va a poner que el factor concurrente del accidente fué el mal estado de la carretera, o la falta de señalización, o cualquier otra cosa que responsabilice a sus jefes (los poderes públicos: ministerios, ayuntamientos)? Finalmente la misma DGT, en su revista oficial en julio 2018 deja bien claro esto: **"El progresivo deterioro de las carreteras en los últimos años coincide con un preocupante aumento de las víctimas en accidentes de tráfico".** Sólo coinciden, me pregunto yo?

No sólo eso, también dice la DGT: *«Reducir la velocidad para reducir el riesgo es una medida que, hoy por hoy, podría ser necesario adoptar si no se apuesta por actuar en la infraestructura*

y solucionar los problemas de falta de conservación existentes, **sobre todo los que pueden afectar de forma directa a la seguridad de la circulación**". Así que la DGT ya reconoce que el estado de las carreteras sí influye en la siniestralidad, **pero en las estadísticas de accidentes sigue sin existir**. Hipocresía? Cinismo? Incompetencia o simplemente defensa propia?

El permiso regalado a los cocheros para llevar motos de 125 cc, otro problema de siniestralidad

Otro importante reproche a la DGT es la siniestralidad del famoso permiso B+3, el que les "regalan" a los conductores de coches con más de 3 años de antigüedad para que puedan conducir motos de hasta 125 cc y 15 cv de potencia.

Ese permiso se legalizó en el año 2004 y desde ese año hasta el año 2013, mientras los accidentes de conductores con permiso de moto aumentaron un 51%, **los accidentes de conductores de B+3 lo hicieron casi un 300%**. O si se quiere verlo de otro modo, **el 76% de los accidentes de moto de 125 cc con víctimas pertenecen al permiso B+3**, dato por ejemplo del año 2013.

Y ya no hay datos más recientes, a partir del 2013 ese dato ya no es visible, **probablemente para no evidenciar el puñetero desastre de esa ley que "regala" permisos de conducir motos a quienes no tienen pericia ni formación para llevar una moto**, no han pasado por autoescuela y no se han examinado. Por mucho que se busque, en las tablas de los años posteriores, las víctimas ya no se cruzan por el tipo de permiso (o yo no las he visto en los informes 17 y 18 publicados) . Si se hiciera, muy probablemente, nos llevaríamos todos las manos a la cabeza. Porque a partir de 2013 se dejó de publicar ese dato?

Indudablemente, es una buena iniciativa para los fabricantes y vendedores de motos y scooters de 125, no hay más que ver las cifras de venta de los scooter de 125 cc, pero hace mucho daño al colectivo motorista **porque ha disparado la siniestralidad**, como es natural. A que esperan para cambiar esto y obligar a pasar por autoescuela y examen a los B+3? Como mucho, por ser permiso B que les ahorren el tórico, que ya lo pasaron en su día.

La velocidad es la culpable, la causa más fácil de imputar para el agente que realiza el atestado... y la excusa de la DGT para recaudar vía radares.

En las estadísticas de accidentes de motocicleta, la 1ª infracción es la velocidad. **Pero claro, esos son criterios subjetivos de los agentes que realizan el informe o atestado**. Estas estadísticas se hace sumando atestados de la DGT y de las diferentes policías locales cuando se trata de accidentes urbanos. En general, atestados muy dudosos por la escasa formación y medios de los guardias locales para realizarlos. Y también por la falta de coordinación e igualdad de criterios de tantos cuerpos de policía diferentes.

Un documento de la DGT recoge consejos e instrucciones a los guardias que realicen atestados lo siguiente: "**Si tiene la posibilidad de sacar fotos, hágalo, serán de gran utilidad**". Es decir, ni siquiera tienen en su equipo obligatorio una cámara de fotos. Los equipos de atestados más completos (acuden si hay fallecidos o si los daños son superiores a 80.000€) ya tienen cinta métrica, rueda medidora y cámara con flash para el lugar del accidente. Y eso sí, lápiz, papel e impresos para apuntarlo todo. Y a correr!!

Ya **hay programas para reconstrucción virtual de accidentes en 3D** (PC Crash o Virtual Crash, por ejemplo), en manos de la GC y de diferentes ayuntamientos. Pero para que sean fiables necesitan ser alimentados de bastantes datos de **topografía, velocidad real de los implicados, sistemas electrónicos que llevan los coches, ángulos de inclinación de la calzada, estado de la calzada y en algunos casos, incluso conectar la ECU de los vehículos accidentados**, es decir, procedimientos sólo habituales en algunos casos o limitados a accidentes de carácter grave. Los equipos de atestados tienen muy pocos útiles para recabar toda la información necesaria, al margen de que los conocimientos necesarios de física, topografía, dinámicas de movimientos o incluso dibujo (ángulos, proporciones, etc...) para hacer bien los croquis que deben tener los agentes... en fin, sacar vosotros la conclusión.

En el resto de los casos, lo que impera es el subjetivismo del guardia, que normalmente ni llevará cámara... bueno, quizás su móvil personal. Pero ya lo sabemos: **la estadística eleva a categoría de verdad un conjunto de datos incompletos, erróneos, mal calculados o subjetivos.** De hecho, en el párrafo aclaratorio de la tabla, la propia DGT ya habla de "presuntas infracciones", no de infracciones. Pero ahí queda el dato de que aproximadamente el **25% de los accidentes de moto llevan implícitas la infracción de velocidad.**

No obstante y si uno lee la letra pequeña, la propia DGT reconoce en su informe lo siguiente: *"Para los vehículos ligeros, las velocidades medias no son muy altas, excepto en las carreteras convencionales con límite de velocidad de 90 kilómetros/hora, donde la velocidad media es superior al límite de velocidad.* De hecho, **más del 85% de los conductores de vehículos no superan en 20 kilómetros el límite de velocidad, exceptuando de nuevo las carreteras convencionales más lentas y de noche.** Es destacable que **en las autovías alrededor de un 10% de los conductores de vehículos superan en 10 kilómetros la velocidad límite**".

Es decir, **no parece que seamos unos delincuentes en los temas de velocidad. La realidad es que respetamos los límites, y mucho.** Y cuando los rebasamos, es por poco. **No parece que la velocidad sea el mayor de nuestros problemas.**

Por otra parte, y viendo que los españoles somos bastante cumplidores con los límites de velocidad, ha aparecido el **concepto de velocidad inadecuada**, que es independiente de la velocidad máxima permitida y que también es **variable en función del estado de la carretera, del tráfico, de la climatología, del vehículo o de la formación del conductor.** De verdad quieren hacernos creer que para determinar «velocidad inadecuada» han tenido en cuenta todas las variables? Sobre todo las 2 últimas?

Este hallazgo, totalmente subjetivo e imposible de medir se ha convertido en **el cajón de sastre como factor concurrente en muchos accidentes. Una moto se sale de la calzada? Claro, su velocidad era inadecuada**, incluso aunque fuera por debajo de la velocidad permitida. Y de esta manera sencilla, la velocidad se convierte en la 2ª causa de siniestralidad del tráfico en España, por detrás de la distracción, otro factor absolutamente subjetivo y también imposible de medir.

A mí me da la sensación que **la frontera entre distracción y falta de pericia es muy pequeña** y que muy posiblemente, muchos accidentes de «distracción» podrían ser atribuibles a «falta de pericia». O que una **salida de carretera de una moto no sea «velocidad inadecuada» y sí «falta de pericia».** Y entonces quizás variarían lo que se llama «principales causas de los accidentes», y el alcohol sería la primera. Pero esto no le conviene a la DGT ni a los gobiernos.

En fin, de esta manera, la DGT consigue que las 2 causas más concurrentes en los accidentes sean **2 criterios subjetivos, normalmente imposibles de medir y por lo tanto, dudosos y manipulables.** El 3er criterio es el alcohol, este sí perfectamente objetivo y medible. **Este sí nos lo creemos. De los otros 2, hay demasiadas dudas.**

Pero resulta que somos todos unos conductores buenos. Todos, menos el 1%.

El informe de la DGT manifiesta que **sólo el 1% de los accidentes es debido a la «falta de pericia» del conductor.** Claro, ningún agente de atestados pone en su informe que el accidente fue causado por ese motivo... cómo lo van a ver? como lo va a saber? cómo lo va a medir? **Pero la propia DGT debe saber que ese 1% no se ajusta a la realidad:** en sus recomendaciones recientes, referidas al sector moto, ya proponen incentivar cursos de conducción, implantación de nuevos cursos para los carnets B... es decir, **ya asumen que el nivel de pericia necesita mejorar.**

Por otra parte, ya lo hemos comentado: es más fácil para el agente poner «velocidad inadecuada» que «falta de pericia». **De lo primero no le van a pedir explicaciones y conviene a los intereses de la DGT, de lo 2º, probablemente sí le pedirán explicaciones.** Y el agente no

podrá argumentarlo. Con que criterio? Y así, ya se empieza a entender que la velocidad sea la 1ª causa de los accidentes de moto y la 2ª en términos absolutos.

Sin embargo, todos sabemos que la mayoría de los conductores, **en el autoescuela aprenden a “aprobar el examen” no “aprenden a conducir”**. La mayoría de los que pasan por el autoescuela no ha podido ni experimentar cómo actúa un ABS o un ESP, por ejemplo. Pero se ve que para la DGT es sólo el 1%, así que **el factor “falta de pericia” no es preocupante...** Desde luego, **mejorar los arcaicos sistemas de aprendizaje de las autoescuelas ayudaría y mucho**. Los que llevamos años circulando por carretera, cuando vemos lo del 1% de “falta de pericia” nos da mucha... no sé, poner lo que queráis: tristeza, rabia, pena, impotencia o indignación. O todo ello junto. **Un 1%? Se ríen de nosotros.**

Conclusiones

Nuestra conclusión es que las **estadísticas tratan de silenciar los factores concurrentes (y causantes de accidentes) que son responsabilidad de la administración**, como lo son:

- Desperfectos, mala calidad, ilegalidades o irregularidades de las vías y su señalización.
- Responsabilidad del permiso B+3, pésimamente gestionado por la DGT.
- Igualmente, el lamentable tratamiento de la conducción bajo los efectos de la droga y el alcohol, con penas nada disuasorias y fácilmente asumibles. Y el alcohol sigue como factor atenuante en los accidentes de tráfico!!
- Por supuesto, la lamentable política de formación en las autoescuelas.

Sólo con atacar y mejorar estos 4 puntos, las cifras de siniestralidad mejorarían sustancialmente, tanto en su balance como en su comprensión y análisis. Pero **no se hace**. Y ya de paso, mejorar la formación y los instrumentos que manejan los agentes para que los atestados sean óptimamente analizados, o al menos, tratar de que los factores concurrentes sean más ajustados a la realidad. Unificación de instrumental, criterios, toma de datos y análisis.

Es más fácil, rentable y barato, responsabilizar a los conductores, y que paguen las multas, eso sí... La DGT sólo ataca lo que es el «factor humano» en los accidentes. Es decir, todo es culpa nuestra, de los conductores.

En cambio, mantener las carreteras en buen estado, cumplir con las directrices europeas, trabajar para mejorar la formación en los autoescuelas, legislar para combatir mejor el consumo de drogas y alcohol en la conducción, ser más lógico y coherente en temas de formación y recursos para Seguridad vial, es decir, **todo lo que es responsabilidad de gobierno, ... todo eso pasa a un 2º plano.**

Todo lo que no hace el gobierno no son factores causantes de los accidentes. Y se elimina de las estadísticas para que nadie venga «con reclamaciones». Y por eso **la DGT desarrolla una política represiva y recaudatoria**, para justificarse y convencernos de que los culpables somos, mayormente, nosotros, y no ellos. **Las estadísticas de la DGT están claramente enfocadas a eliminar responsabilidades de gobierno en los factores concurrentes.**

Más aún, parece que el gobierno ignora impunemente el **artículo 385 del CP el «Delito contra la seguridad vial – Crear grave riesgo para la circulación»** que se produce de de estas 2 formas: 1) Colocando en la vía **obstáculos** imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio. 2) **No restableciendo la seguridad** de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Evidentemente, los conductores también tenemos nuestra cuota de responsabilidad, sin duda y por eso somos los que pagamos las facturas: seguros, multas, impuestos... y los salarios de nuestros gobernantes. Nosotros asumimos nuestras responsabilidades y pagamos cuando nos toca. Pero la administración y la DGT se lavan las manos. **El Estado en general y la DGT en particular deberían mirarse un poco más el ombligo y asumir sus propias responsabilidades**, que a juzgar por la DGT, parece que no las tienen. Y empezar por ahí, para dar ejemplo. Pero

Medio	motosan.es	Fecha	07/01/2020
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	143	V. CPM	45 EUR (50 USD)
Pág. vistas		V. Publicitario	150 EUR (169 USD)

<https://www.motosan.es/motos/las-medias-verdades-de-la-dgt/>

no lo hacen, van a lo fácil... así de tristes y lamentables son nuestros gobernantes.

Más MOTOS cada día en [MOTOSAN.ES](https://www.motosan.es) ¿Te SUSCRIBISTE ya en la CAMPANITA
¿Es GRATIS!

Más examinadores y ciudades a 30km/h, propuestas de la DGT para 2020

original

Like 652



Entre las propuestas que tiene preparadas la DGT para 2020 nos fijamos en estas dos que pueden contribuir a agilizar la obtención de los permisos de conducir y a cambiar los hábitos de los conductores que circulan por las ciudades a unas velocidades superiores a la nueva propuesta.

1.- Se estudia la posibilidad de que los guardias civiles más veteranos puedan ser examinadores

El Director de la DGT, D.Pere Navarro, tiene previsto que los guardias civiles en reserva, es decir, aquellos que ya terminaron su labor en seguridad vial y vigilancia del tráfico y aún no se hayan jubilado, puedan ser examinadores. Una medida que servirá para cubrir la plantilla de examinadores en determinadas épocas del año y en determinadas partes del territorio nacional. De esa forma, se reduciría la creciente demanda de solicitudes para obtener permisos de conducción que habilitan para conducir.

No cabe duda que, la dilatada experiencia de los efectivos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que se encarga de la disciplina viaria en las vías públicas, supondría disponer de un número de expertos en la circulación de vehículos a motor. Se trataría de Guardias civiles que a lo largo de los años de práctica diaria en las carreteras han ido acumulando un conocimiento profundo de la materia y que, una vez se encuentren en la situación de reserva en su Cuerpo, podrían ponerse a disposición de los futuros conductores.

En este mismo plan de choque, según la noticia, que ya ha dado comienzo y que terminará el 1 de julio de 2020, la DGT quiere reducir la bolsa de exámenes prácticos pendientes de

realizar de los 300.000 a los 210.000. Además, invertirá 900.000€ en las horas extras de los actuales examinadores; se pedirán 100 examinadores para la oferta de empleo público de 2020; se incrementará en 20 plazas el personal itinerante para zonas con más demanda y se realizarán las pruebas fuera del horario habitual como, por ejemplo, por las tardes y algunos fines de semana.

Limite de velocidad a 30 km/h en casco urbano

2.- Se pretende limitar a 30 km/h la velocidad genérica dentro de las ciudades

Una de las propuestas de tráfico para este año es el límite de 30 km/h en todos los municipios del país. Evitar los atropellos en las ciudades es una medida que lejos de ser una utopía se ha convertido en una realidad. De ahí que, en la próxima legislatura está previsto que salga a la luz un Real Decreto para limitar a 30 km/h la máxima velocidad dentro de las ciudades y en las calles de un carril para cada sentido de la circulación.

Con esta medida, la DGT busca reducir el número de siniestros de tráfico y la mortalidad. De hecho, la Organización Mundial de la Salud (OMS) estipula que el riesgo de fallecer dentro de una ciudad se reduce cinco veces si la velocidad del vehículo que impacta se reduce de 50 a 30 km/h. Además, existen cinco razones de peso para defender los 30 km/h en entornos urbanos, como ya vimos en Circula Seguro y que recordamos nuevamente: Salva vidas; reduce la contaminación; mejora el tráfico y la calidad de vida; fomenta la movilidad sostenible y beneficia a la economía; y finalmente, fomenta el turismo en las ciudades si se pone como ejemplo un tráfico más respetuoso con los viadantes y ciclistas.