



13 de noviembre de 2020

Las nuevas medidas de tráfico a examen

El RACVN analiza las nuevas medidas de tráfico del Gobierno y considera que algunas medidas son acertadas y oportunas mientras que otras no comparte o argumenta que sería necesario matizar o adecuarlas.

El RACVN lamenta que las medidas aprobadas por el Consejo de Ministros se centren en el conductor como causa única de los accidentes, que lo haga principalmente de manera punitiva y que olvide hacer autocrítica.

El club automovilista considera fundamental abordar cuestiones que dependen de la Administración, como la mejora de las infraestructuras, señales y marcas viales, la renovación del parque de vehículos o la inclusión de la seguridad vial como parte de la programación educativa en la etapa escolar obligatoria.

El RACVN considera acertado que se aumente la sanción por el uso del móvil, pero matiza que debe ser una sanción diferenciada de otras constitutivas de delito como la omisión de socorro o la conducción bajo el alcohol o drogas (la nueva medida las equipara).

El RACVN no comparte los nuevos límites de velocidad urbanos propuestos en base al tipo de vía. Aunque no los considera tan drásticos como los de Bilbao30, considera que el límite de cada vía y tramo se deberían adecuar a su circunstancia y características concretas.

Para el RACVN la regulación de los vehículos de movilidad personal, los cambios propuestos a la hora de recuperar los puntos de carnet o el endurecimiento de las sanciones por no usar el casco, las sillitas infantiles o el cinturón de seguridad son medidas oportunas y adecuadas.

Con motivo de la aprobación de las reformas legales del Gobierno para reducir los accidentes de tráfico, el Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN) ha analizado las medidas.

El RACVN considera acertadas varias de las medidas, mientras que hay otras que no comparte o que considera necesario matizar o amoldar. En cualquier caso, el club automovilista, como es lógico, comparte el objetivo de reducir la cifra de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico. Asimismo, entiende que la movilidad y la seguridad vial es cambiante y evoluciona. Por esa razón es lógico que el código de circulación sea revisado periódicamente y actualizado.

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

Medidas que se centran sólo en el usuario como causa de los accidentes

El RACVN considera que todas las medidas aprobadas por el Consejo de Ministros se centran únicamente en la figura del usuario, del conductor, como causa única de los accidentes y de las situaciones de peligro en carretera. Además, lo realiza principalmente con medidas punitivas o sancionadoras.

Para el club automovilista resulta fundamental trabajar también sobre otras líneas que dependen directamente de las Administración Pública, como es la inversión en el mantenimiento y renovación de las infraestructuras viarias (carreteras, señales, marcas viales, quitamiedos, etc.) y en la renovación del parque de vehículos. En ese sentido el RACVN se muestra crítico ya que, aunque sí es verdad que se están produciendo ayudas a la renovación de vehículos, se está creando una gran incertidumbre en torno al vehículo privado con medidas restrictivas que hacen que los usuarios opten por alargar la vida de su viejo automóvil.

Por último, el RACVN considera que Seguridad Vial, sigue siendo una asignatura pendiente, nunca mejor dicho, dentro de las programaciones formativas de la educación primaria y secundaria.

La Administración no debe poner sólo el ojo en los usuarios para reducir los accidentes de tráfico, también debe hacer autocrítica y solucionar cuestiones que dependen directamente de ella.



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

Anexo1: Las medidas del Gobierno, punto por punto

A continuación, el RACVN analiza varios de las propuestas más sonadas y expone su valoración.

1.- Elevar de tres a cuatro los puntos retirados por no utilizar (o no utilizar correctamente) el cinturón de seguridad, las sillas infantiles homologadas y el casco en el caso de los motoristas.

El RACVN considera adecuada la medida. Se trata de elementos de seguridad fundamentales que condicionan en gran medida el que un accidente pueda ser mortal o no. A pesar de que la obligatoriedad de uso de estos elementos lleva años en vigor, todavía hay usuarios que hacen caso omiso y lo que es peor, todavía hay que lamentar, año tras año, fallecidos por un mal uso de estos elementos, tal y como se reflejan en los informes anuales y de verano del RACVN.

2.- La reducción de los límites de velocidad en áreas urbanas de tal manera que en vías de plataforma única de calzada y acera el límite sea de 20km/h, en vías de un único carril por sentido de circulación el límite sea de 30km/h y en vías de dos o más carriles por sentido el límite siga siendo de 50km/h.

Aunque estas medidas se adaptan en mayor medida que el límite único de 30km/h en todas las vías implementado en Bilbao, el RACVN considera que la distinción que propone el Consejo de Ministros no es suficiente. Aunque no es tan drástica como la medida de Bilbao30, supondrá la reducción de velocidad en varias vías urbanas de muchos municipios y con ello la ralentización del tráfico. El RACVN considera que sería idóneo poder adecuar las normas propuestas a las características concretas de cada vía, pudiendo existir lugares en los que el límite de velocidad pueda ser mayor por sus características concretas (sobre todo en las zonas 20 y 30 propuestas por el Gobierno), garantizando la seguridad vial. Por ejemplo una vía que aunque sea de un solo carril por sentido sea lo suficientemente ancha, sin cambios de rasante, con mucha visibilidad y con poca afluencia de peatones en la zona.

Además, el RACVN considera que existe información y tecnología suficiente como para poder establecer más de un límite de velocidad en una misma vía en función de las horas del día y la afluencia de usuarios en las mismas. Por ejemplo en una vía de 50km/h que el límite se pueda reducir coincidiendo con las entradas y salidas de un colegio cuyo acceso se encuentre pegado a la vía.



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

3.- Aumentar de 3 a 6 los puntos retirados por conducir sujetando con la mano dispositivos de telefonía móvil.

El RACVN considera necesario que se endurezcan las sanciones por usar indebidamente los dispositivos móviles mientras se conduce. Está demostrado que son una causa cada vez más frecuente de los accidentes de tráfico, ya que producen distracciones que derivan en colisiones o salidas de vía. Sin embargo, el cambio propuesto por la DGT equipara esta infracción con otras que son constitutivas de delito, como son la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas y la omisión de socorro. El RACVN considera que, si bien es necesario endurecer las sanciones por este motivo, deberían ser diferentes a otras que constituyen un delito en sentido estricto. La nueva medida las equipara.

4.- Recuperar 2 puntos del carné por la realización de los cursos de conducción segura certificados por la DGT.

El RACVN considera positiva esta medida. Posibilita su recuperación mediante los cursos, teniendo en cuenta que para muchas personas la posesión del carnet de conducir resulta fundamental para su movilidad o para el desempeño de su trabajo. En todo caso, el RACVN considera que se debería estudiar la posibilidad de premiar con un mayor saldo de puntos, más allá de los 15, a aquellos buenos conductores que no hayan perdido ningún punto ni cometido infracciones. De la misma manera que se pueden perder puntos por cometer infracciones, se podrían ganar más por no cometerlas.

5.- La reforma unifica en dos años el plazo que habrá de transcurrir sin cometer infracciones para recuperar el saldo inicial de puntos, periodo que ahora varía en función de la gravedad de la infracción cometida.

Al igual que en el punto anterior, el RACVN considera que se trata de una medida positiva. Estandariza el plazo de recuperación de puntos. Al igual que en el punto anterior

6.- Regular los vehículos de movilidad personal. Establece la prohibición expresa de circular por las aceras y las zonas peatonales y aclara que sus usuarios deberán cumplir las normas de circulación al igual que el resto de vehículos. También se prohíbe su circulación en vías interurbanas, travesías, así como autopistas y autovías que transcurran dentro de poblado ni en túneles urbanos.

El RACVN considera que esta normativa es necesaria y que se adecuaba a los tiempos actuales. De hecho ha sido una de las reclamaciones que ha realizado el RACVN durante los dos últimos años. Sin embargo, esta modificación no dice nada respecto al uso recomendado de carriles bici para este tipo de vehículos. También considera que se debería haber establecido como obligatorio el uso de los carriles bici, siempre que existan y que la regulación debería extenderse de manera oficial y pública a los usuarios de la bicicleta ya que todavía sigue



siendo habitual ver a ciclistas circular por la carretera en paralelo a carriles bici o por las aceras. Asimismo, la normativa debería incidir sobre la prohibición expresa de que este tipo de vehículos y las bicicletas circulen por los carriles taxi-bus de las ciudades, tal y como sucede con los automóviles.

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

7.- Se reduce la edad mínima exigible para conducir camiones a los 18 años habiendo aprobado el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) de 280 horas de duración. (Hasta ahora la edad establecida eran los 21 años). Se reduce también la edad mínima exigible para conducir autocares a 18 años, pero solo sin pasajeros y en un radio máximo de 50 km. Solo será a partir de los 21 años y con el CAP de 280 horas cuando podrán llevar pasajeros.

El RACVN considera acertadas estas medidas ya que responden a una demanda del propio sector de transportes, posibilita que los jóvenes accedan al mercado laboral y en cualquier caso lo hace bajo los preceptos de la formación propia, que son el propio permiso de conducción y el certificado de transporte de mercancías o personas (CAP).

8.- Se establece la posibilidad de que, en determinados casos y previa valoración médica y mecánica individualizada, se puedan autorizar el acceso a los permisos de conducción de camiones y autobuses de personas con problemas asociados al sistema locomotor. Los avances en prótesis y vehículos hacen posible que estas personas puedan obtener dichos permisos.

El RACVN considera que se trata de una medida apropiada, que se ajusta a la realidad de las personas y a los avances en medicina y prótesis, así como en el sector de la automoción y sistemas de ayuda a la conducción. Posibilita que este colectivo de personas tenga una nueva salida laboral o que pueda permanecer en la suya después de sufrir un percance y subraya el hecho de que esta posibilidad suceda sólo en determinados casos y con una valoración previa estricta, rigurosa y profesional.

9.- Suprimir la posibilidad de que turismos y motocicletas puedan rebasar en 20 km/h los límites de velocidad en las carreteras convencionales cuando adelanten a otros vehículos.

Al RACVN le parece adecuado establecer de manera clara esta premisa, ya que con la incorporación de nuevos radares fijos, móviles y aéreos esta cuestión resultaba controvertida y generaba dudas. Además, se trata de una medida que el resto de los países de la Unión Europea ya han llevado a cabo. No obstante, respecto a los límites de velocidad en carreteras, el RACVN considera que el Gobierno debería tomar como ejemplo otros países como Francia en el que el límite máximo en autovías y autopistas es de 130km/h cuando el tramo y sus circunstancias lo permiten. Esta limite se reduciría automáticamente a 110 en condiciones



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

adversas climatológicas. Debemos tener en cuenta que las autopistas y autovías son las vías más rápidas. Sin embargo, en estas vías la siniestralidad es mucho más baja que en las carreteras convencionales. Es decir, pese a ser más rápidas son más seguras, por lo que el problema no reside en la velocidad en sentido estricto, sino en las características de la vía. Una red de autopistas y autovías que esté bien mantenida, con el firme en buen estado, su trazado, las marcas viales y señales posibilitaría poder subir el límite a 130km/h en varios de sus tramos con garantías de seguridad.

10.- Se prevé el acceso *on line* al registro de Conductores a las empresas de transporte de personas y de mercancías para que puedan conocer si el permiso de conducir de sus trabajadores está vigente o no. Solo se informará en rojo o verde según si está vigente o no.

Se trata de una medida positiva que aprovecha las nuevas tecnologías y que llega en un momento en el que el transporte de mercancías, principalmente por el comercio online, está adquiriendo mucha relevancia y está suponiendo la contratación de muchas personas en el trabajo de reparto. Resulta esencial que esos profesionales puedan acreditar la posesión del carnet en vigor y que las empresas puedan comprobarlo de manera fiable y oficial. Una fotocopia o documento digitalizado es fácilmente manipulable y falsificable, mientras que una base de datos centralizada y pública es más fiable y otorga más confianza. Además, minimiza los contactos directos entre personas en tiempos de pandemia.

11.- Se establece como infracción grave “llevar en el vehículo” mecanismos de detección de radares o cinemómetros, lo que supondrá la sanción de 500 euros y la pérdida de tres puntos. En la actualidad solo está sancionado el uso de dichos dispositivos durante la conducción.

El RACVN considera que la administración debe informar de manera clara a la ciudadanía sobre las diferencias entre los inhibidores de radares, los detectores y los avisadores de radares fijos. Mientras que los dos primeros están prohibidos, el segundo está permitido, de hecho, los propios navegadores GPS lo incluyen. Asimismo, considera que si el uso de los dos primeros elementos está prohibido, su comercialización también debería estar prohibida. Por lo tanto, al RACVN no le parece correcto que se sancione por llevar en el vehículo un instrumento de detección ya que lo que se ha de penalizar es su uso. Además, el RACVN recuerda que el carácter disuasorio de los radares debe primar sobre el recaudatorio, aunque hay veces y circunstancias en las que más bien parece todo lo contrario.