



Bilbao, 31 de agosto de 2021

## **El RACVN no comparte la iniciativa del Ayuntamiento de Bilbao de instalar radares pedagógicos para controlar los hábitos al volante**

COMUNICADO  
DE PRENSA  
SERVICIOS

*El RACVN considera que no se trata de un problema de concienciación sino de una limitación desmedida que resulta muy difícil respetar.*

*Al RACVN le preocupa que se trate de una medida recaudatoria encubierta y disfrazada de “buenismo”.*

*El club automovilista considera que lo verdaderamente “pedagógico” sería suprimir la medida generalizada de ciudad 30km/h y establecer normas que se puedan cumplir con limitaciones de velocidad lógicas y coherentes.*

*El RACVN recuerda que la medida de ciudad 30 generalizada que, supuestamente responde a dos criterios (reducir emisiones y garantizar una mayor seguridad vial), produce efectos contrarios a los pretendidos.*

Según el Consistorio, la colocación de estos radares responde a que han constatado que buena parte de los conductores no está respetando el límite de velocidad de 30 kilómetros en base a las expectativas y se está notando “cierta relajación”.

El RACVN considera que no se trata de un problema de concienciación sino de una limitación desmedida que resulta muy difícil respetar. La reducción generalizada del límite de velocidad a 30km/h a todas las vías del municipio sin distinguir su tipología o características concretas hace que en algunos casos se requiera de una conducción completamente artificial e incluso forzada. Es decir, hay muchos casos en los que es realmente complejo mantener la velocidad del vehículo por debajo de 30 kilómetros sin mirar constantemente el cuentakilómetros del vehículo y pisar, también de forma constante, el pedal del freno.

El RACVN recuerda que la limitación puesta en marcha por el Ayuntamiento de Bilbao es mucho más restrictiva que la medida que ha implantado la DGT este mismo año. Mientras que la norma de la Dirección General de Tráfico distingue tres tipos de limitaciones en función del tipo de vía, la medida del Ayuntamiento de Bilbao no realiza distinción alguna y establece una limitación de velocidad que resulta excesivamente reducida en muchos casos.

El club automovilista considera que lo verdaderamente “pedagógico” sería suprimir la medida generalizada de ciudad 30km/h y establecer normas que se puedan cumplir con limitaciones de velocidad lógicas y coherentes. No se trata de subir el



COMUNICADO  
DE PRENSA  
**SERVICIOS**

límite de velocidad de forma generalizada, sino de establecer una limitación coherente y realista en función de cada tipo de vía y sus circunstancias concretas.

### **Una medida muy criticada por el RACVN**

La generalización del límite de velocidad a 30km/h ha sido una medida muy criticada por el RACVN desde el primer momento. Para el club automovilista, la medida que supuestamente responde a dos criterios, produce efectos contrarios a los pretendidos.

Por una parte, se habla de reducir las emisiones de los vehículos. Sin embargo, desde el punto de vista técnico al reducir la velocidad en muchos vehículos se requiere bajar una marcha y revolucionar más el motor de los vehículos de combustión. Además, los vehículos deben detenerse en más ocasiones al coincidir con más ciclos semafóricos (que les hacen acelerar y frenar en más ocasiones y por lo tanto conducir de forma más irregular y contaminante) y se tarda más tiempo (con el motor encendido) en realizar el mismo recorrido. La medida dificulta la conducción a los usuarios y favorece que se produzcan aglomeraciones (y con ello que aumenten todavía más las emisiones).

Por otra parte, se habla de reducir los accidentes y los atropellos. Al tratarse de una velocidad artificial en muchas vías los usuarios deben mirar en más ocasiones al cuentakilómetros (tiempo que dejan de mirar la vía y su entorno). El hecho de tener que frenar constantemente de forma intermitente facilita que puedan suceder golpes por alcance entre vehículos. Además, para evitar los atropellos la mejor medida es que todos los colectivos respeten los semáforos (ya sean automóviles, motocicletas, bicicletas o peatones). El Ayuntamiento debería garantizar mediante campañas de concienciación y de formación el respeto a los semáforos y también debería estudiar si su regulación es adecuada y segura en cada caso. Por otra parte, una reducción tan excesiva de la limitación de velocidad contribuye a una falsa percepción de seguridad por parte de los peatones que favorece que éstos puedan cruzar una vía de forma indebida, exponiéndose más, al pensar que tiene tiempo suficiente para cruzar y que, en el peor de los casos, el vehículo frenará.

En definitiva, la medida produce efectos contrarios a los pretendidos y dificulta la conducción a los ciudadanos, especialmente a aquellos a los que el uso de su vehículo es imprescindible e insustituible. Favorece la creación de aglomeraciones de tráfico y en vez de reducir las emisiones las aumenta.

### **¿Concienciar a los usuarios o afán recaudatorio?**

Según el Ayuntamiento, la implantación de estos radares tiene como objetivo informar a los conductores sobre la velocidad a la que circulan, pero también vigilar a los automovilistas para saber cómo se comportan éstos cuando tienen la percepción de que nadie les vigila.



Aunque estos dispositivos no multen, tal y como señala el propio Consistorio, sí obtendrán información para saber en qué lugares colocar los radares móviles de la Policía Municipal que sí multan. Es decir, estos radares “pedagógicos” favorecerán la creación de un mapa para establecer los radares móviles en los lugares que puedan “cazar” a más conductores y así obtener una mayor recaudación.

Al RACVN le preocupa que se trate de una medida recaudatoria encubierta y disfrazada de “buenismo”.

COMUNICADO  
DE PRENSA  
**SERVICIOS**

### **Medidas que propone el RACVN**

Desestimar la medida de ciudad 30.

Establecer la limitación de velocidad en función del tipo de vía.

Establecer limitaciones de velocidad que puedan cambiar en función de las horas del día y la afluencia de tráfico y peatones (por ejemplo en la salida de colegios reducir la velocidad coincidiendo con las horas de entrada y salida de menores).

Estudiar la regulación semafórica y adecuarla a las circunstancias horarias del día e incluir pulsadores en aquellos lugares en los que apenas hay tránsito de peatones.

Establecer parkings disuasorios en las afueras de la ciudad y/o lugares estratégicos conectados por autobuses lanzadera.