



Bilbao, 3 de agosto de 2022

El RACVN alerta sobre la posibilidad de que los radares pedagógicos de Bilbao, sean la antesala de otros dispositivos con fines recaudatorios

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

La información que recopilan estos dispositivos resultaría de gran utilidad para colocar radares móviles, que, a diferencia de los pedagógicos, sí tendrían finalidad sancionadora y sobre todo recaudatoria.

El club automovilista es muy crítico con la Ciudad 30. Destaca el sinsentido de la limitación generalizada en todas las vías sin atender a las circunstancias concretas de cada una e insiste en su escasa efectividad, ya que logra unos fines contrarios a los pretendidos: más emisiones, más contaminación acústica y menos seguridad vial.

Falta empatía con la ciudadanía. Ponen todo tipo de trabas al uso del vehículo privado sin atender a los motivos que hacen que los ciudadanos opten por desplazarse con su vehículo. En la mayoría de los casos es por necesidad.

El RACVN considera que los radares pedagógicos son un paso más en la política que persigue, criminaliza y pone obstáculos sistemáticamente a los automovilistas bilbaínos sin atender a sus circunstancias y necesidades de movilidad. El club alerta sobre la posibilidad de que estos radares “disfrazados de buenismo” tengan en realidad un objetivo diferente al que se ha anunciado: la finalidad recaudatoria y sancionadora.

El Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN) se ha mostrado contrario a la medida de la limitación generalizada de 30km/h en todas las vías de Bilbao desde el anuncio de la implantación de la norma. Esta limitación no atiende a cada tipo de vía y sus circunstancias concretas. Establece una velocidad máxima única que en muchos casos es excesivamente reducida, tanto que dificulta su cumplimiento y requiere de una conducción artificial y forzada.

El club automovilista destaca el sinsentido de la limitación generalizada en todas las vías y además, insiste en su escasa efectividad ya que logra unos fines contrarios a los pretendidos.



La DGT ha cambiado la limitación de velocidad en los núcleos urbanos atendiendo a la tipología de las vías. La norma distingue principalmente dos tipos de vías, las de 30 y las de 50; y permite establecer excepciones si los consistorios lo consideran oportuno en función de las circunstancias concretas. El Ayuntamiento de Bilbao ha sido mucho más restrictivo que la norma de la DGT y ha hecho caso omiso a la posibilidad de establecer vías de 50km/h.

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

Los radares pedagógicos: la antesala de otros radares con fines recaudatorios

Según el Consistorio, estos radares no sancionarán a los conductores pero si recopilarán información estadística sobre los lugares en los que más veces se incumple la limitación. ¿Para qué quieren estos datos? ¿Por qué no se preocupan en obtener información sobre los motivos de esos supuestos incumplimientos de la limitación en esos puntos concretos? ¿Por qué se fijan más en los lugares donde supuestamente más veces se incumple la norma, en vez de centrarse en los lugares donde más accidentes se han podido producir y las causas reales de cada uno de ellos?

La información que recogen los radares pedagógicos resulta de gran utilidad para colocar otros radares nuevos, móviles y fijos que, a diferencia de los pedagógicos, sí tendrían finalidad sancionadora y sobre todo recaudatoria. Es decir, en primer lugar se establece una limitación excesivamente baja que resulta difícil cumplir en todo momento. En un segundo paso se instalan dispositivos que recopilan información sobre los lugares en los que más veces se incumple la norma y en una tercera fase se utiliza la información recopilada para colocar estratégicamente nuevos radares en esos puntos.

¡Cuidado! Rebasar el límite en unos pocos kilómetros puede suponer una gran sanción

La limitación de velocidad es tan baja que, aunque se sobrepase en unos pocos kilómetros, en términos porcentuales el exceso puede ser muy grande. Circular a 40 km/h por una vía con límite 30 supone rebasar el límite de velocidad en más de un 30%



y circular a 45 supone rebasar en un 50%. En una vía 30, circular entre 31 y 50 supone una sanción de 100 euros sin pérdida de puntos, mientras que circular entre 51 y 60 conlleva una sanción de 300 euros y 2 puntos.

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

La limitación generalizada va en contra de los supuestos pretendidos

El Consistorio puso en marcha la limitación generalizada a 30km/h bajo dos premisas. Por una parte, aumentar la seguridad en las vías y evitar colisiones y atropellos. Por otra, reducir las emisiones de gases de los vehículos y la contaminación acústica. Sin embargo, el RACVN considera que, atendiendo a cuestiones técnicas, la medida logra efectos contrarios a los supuestos pretendidos de reducción de emisiones y aumento de seguridad vial.

- **Disminución de la seguridad vial:** Requiere de una conducción artificial y de prestar más atención de la debida al cuentakilómetros para no sobrepasar el límite. Ese tiempo supone dejar de estar pendiente de lo que sucede en el entorno del vehículo. Además, provoca una falsa sensación de seguridad para los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal, sobre todo si lo interpretan como una mayor seguridad para cruzar por lugares inadecuados o no respetar la norma.

- **Más emisiones:** El vehículo contamina más por varias causas. A una velocidad menor se tarda más tiempo en realizar un mismo recorrido (en el que el vehículo permanece en marcha). Provoca una conducción más irregular (acelerar y frenar constantemente) al toparse con más ciclos semafóricos, lo que se traduce en un mayor consumo y por lo tanto, en más emisiones. El límite 30 requiere, por lo general, reducir una marcha en la que el vehículo permanece más revolucionado (más consumo, más emisiones). La ralentización generalizada del tráfico produce una mayor aglomeración de vehículos y una menor fluidez.

- **Más contaminación acústica:** la aglomeración de vehículos que produce la ralentización del tráfico y la necesidad de reducir una marcha, provoca una mayor contaminación acústica.



- **Averías y desgastes prematuros:** Una conducción artificial e incluso forzada afecta al correcto funcionamiento del vehículo y al envejecimiento y deterioro prematuro de sus elementos, lo cual incide en la seguridad que ofrece el vehículo y en su rendimiento óptimo (de nuevo, más consumo y emisiones).

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

Falta de empatía con la ciudadanía

El Consistorio pone todo tipo de trabas y obstáculos al uso del vehículo privado, pero no tiene en cuenta los motivos por los que los ciudadanos optan por desplazarse con su vehículo. En la mayoría de los casos es por pura necesidad (de trabajo, de salud, etc). Por esa razón, por muy difícil y farragoso que resulte la conducción en la ciudad los usuarios no van a prescindir de su vehículo. Con estas políticas el Ayuntamiento sólo consigue dificultar la vida de los ciudadanos.

Asimismo, destaca el interés por una ciudad viva, con actividad comercial, pero al mismo tiempo, dificulta el acceso a los ciudadanos al centro e incluso a los repartidores que suministran a los comercios.

Además, los ideólogos de estas medidas buenistas y utópicas olvidan diferentes aspectos fundamentales: Que no todos los ciudadanos residen en el centro y tienen su trabajo a escasos metros de su casa, que no todos tienen un horario compatible con el transporte público, que no todos tienen una edad y un estado de salud que les permita prescindir del transporte privado y desplazarse en bicicleta o caminando y que a ciertas horas no hay otro medio de transporte que garantice su seguridad personal, que no tienen tanto tiempo libre durante su jornada, etc.