

## Pere Navarro plantea mediadas para disminuir el número de víctimas mortales en las carreteras.

En breve, pasará a la fase de consultas por los distintos ministerios antes que el de que el Ministerio del Interior lo lleve al Consejo de Ministros

El incremento en el número de víctimas mortales que se está produciendo en este años 2018 frente al año pasado, han llevado al Director Genaral de la DGT Pere Navarro a tomar una serie de medidas tendentes a retomar la senda de disminución de víctimas mortales que se ha roto en este año.

En materia de sensibilización, la última campaña de la DGT ha demostrado que se retoma el drama para convencer a los usuarios de que sus decisiones al volante pueden tener consecuencias fatales. Es un primer paso para reducir las 1.830 fallecidos en accidentes de tráfico en 2017. El organismo, hace unos meses, había detallado las causas principales: salidas de vía, colisiones forntales y choques frontolaterales.

Muchos de los cambios que ahora vamos a enumerar no podrán entrar en vigor automáticamente, sino que necesitan que se desarrolle un reglamento (de Vehículos, Conductores o Circulación), por lo que tardarán en entrar en vigor.

Algunas de estas medidas serán controvertidas para los usuarios de las vías, otras serán acogidas con entusiasmo, de lo que si estamos seguros es de que estas medidas no van a dejar indiferentes a nadie

### 1. 90 km/h en carreteras convencionales

Se trata de una antigua aspiración de Pere Navarro, el unificar a 90 km/h el límite de velocidad en todas las carreteras convencionales. Actualmente, las vías que tienen arcén de 1,5 metros o más tienen un límite de 100 km/h, pero esto podría cambiar. El director de la DGT tiene siempre a Francia como ejemplo y en el país vecino ya van un paso por delante, ya que el 1 de julio pasaron de 90 a 80 km/h en el límite de las vías convencionales.

Es algo lógico, ya que en estas carreteras se se concentra la mitad de los accidentes mortales. El objetivo es salvar entre 350 y 400 vidas al año. Afectaría a 7.000 kilómetros de los 165.000 que conforman la red española.

“Si esa decisión se hubiera tomado en 2011, asegura Navarro, hoy estaríamos hablando de bajar a 80 km/h. Pero se necesita que pasen al menos seis años para que un cambio de este tipo se consolide e interiorice”.

### 2. 6 puntos menos por usar el móvil

Los smartphones son ya la principal causa de los accidentes tras el exceso de velocidad y el consumo de alcohol y drogas al volante. En su plan de choque, echar mano al teléfono mientras se conduce tendrá el castigo más severo.

### 3. 2 puntos menos por superar 20 km/h el máximo

Por ahora, esta infracción supone una multa de 100 euros, ya que la pérdida de puntos se reserva para quien supera ese margen en más de 30 km/h. Con esta medida, el número de conductores sancionados con puntos aumentará notablemente. El exceso de velocidad provoca un 29% del total de accidentes mortales.

#### 4. Más radares



En España operan unos 1.000 radares por los 4.000 de Francia. Además de una mayor restricción, habrá más Las nuevas medidas restrictivas de velocidad, estarán controladas por un mayor número de estos dispositivos.

#### 5. Uso del cinturón, casco y sillas infantiles

No emplear correctamente estos sistemas de seguridad pasiva supondrá perder 4 puntos (3 hasta el momento), con más sanciones para quienes no empleen sistemas de retención infantil adecuados.

#### 6. Reducción a 30 km/h en calles de una dirección



Extender el límite de 30km/h en las calles de una sola dirección “es la mejor medida para calmar” el tráfico urbano” y para reducir las muertes en las ciudades (500 al año). En una entrevista a EFE, Pere Navarro indica que “hay más mayores de 65 años que menores de 16. Tenemos 8,5 millones de mayores que caminan, por prescripción médica o por salud”. También indica que se abrirá un debate sobre el tiempo de duración de los semáforos para los peatones o sobre los obstáculos en las aceras.

En la misma entrevista se mostraba entusiasmado con la “revolución silenciosa” de la movilidad urbana que avanza a pasos agigantados en ciudades como Barcelona o Madrid con planes que “van en la buena dirección”.

## 7. Más presencia policial

Navarro quiere más agentes de Tráfico sobre el terreno, “a más vigilancia, menos accidentes”, aseveró.

## 8. Guantes obligatorios en moto

Hasta ahora, sólo el casco es un elemento de seguridad obligatorio para el motorista, los guantes serían el segundo.

## 9. Seguridad vial, materia obligatoria

Pere Navarro valora los cursos de conducción segura y le parece inaudito que en España pueda obtenerse el permiso de conducir sin clases presenciales de seguridad vial (obligatorias en el 70% de países europeos).

Pretende que los profesores de autoescuela se formen en la educación reglada y, en concreto, en la Formación Profesional. Navarro no se resigna a hacer realidad algo que lleva escuchando quince años: incluir la educación vial como asignatura obligatoria en la modalidad que sea. Es algo en lo que “todos estamos de acuerdo, pero pasa el tiempo y no se implementa”, se lamenta. Quiere premiar con dos puntos más para su carné a quienes realicen y superen cursos de conducción segura.

## 10. Furgonetas

En los últimos cinco años se ha duplicado el número de furgonetas implicadas en accidentes en autovías y autopistas. “Algo está pasando. Sabemos muy poco de las furgonetas. Vamos a encargar un estudio para saber cuáles son los problemas y buscar soluciones”, señala Pere Navarro

Fuente: El Mundo, La Vanguardia, DGT