



LA REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD A  
**30 KM/H**, MEDIDA ESTRELLA

# Protagonistas de la movilidad urbana segura



- Así serán las ciudades de la nueva movilidad
- El papel del transporte público, fundamental
- Peatones, ciclistas y VMP re-toman las calles
- Todos los datos de la accidentalidad urbana

CALLES PEATONALES, MULTIPLICACIÓN DE LOS CARRILES BICI, CIERRE DE ZONAS A LOS VEHÍCULOS MÁS CONTAMINANTES....

# Las ciudades españolas se convierten en saludables



Nuestras urbes están cambiando su fisonomía y sus flujos de circulación para dejar atrás un modelo “cochecéntrico” que contamina y es nocivo para la salud, genera niveles de ruido inaceptables, acapara el espacio público y provoca demasiados accidentes. Repasamos las iniciativas que se están llevando a cabo y hablamos los responsables de la movilidad de algunas de las ciudades más importantes.

TEXTO: David Losa



MADRID



BARCELONA

Nueva movilidad, movilidad sostenible... términos que están en boca de todos y que no son si no el reflejo de que ‘algo’ o ‘mucho’ está cambiando en nuestras ciudades. La pandemia de la Covid-19 está siendo una gran impulsora, pero la realidad es que este movimiento –que no es solo español– ya se venía fraguando desde hace años. ¿Las razones? Contaminación, siniestralidad, envejecimiento de la población, nuevos tipos de vehículos, la pandemia (por supuesto)...

La mayoría de las ciudades ya llevan tiempo en marcha, y desde febrero de 2019, la Agenda Urbana Española –aprobada en Consejo de Ministros–, es la hoja de ruta que va a marcar la estrategia y las acciones a llevar a cabo hasta 2030,

para hacer de nuestros pueblos y ciudades ámbitos de convivencia saludable y concienciados. Según el último informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente, entre el 74 y 78% de la población que vive en ciudades está expuesta a niveles de contaminación por partículas ultrafinas por encima de los valores aceptables que determina la Organización Mundial de la Salud (OMS), y afirma que el transporte por carretera es responsable del 72% de las emisiones de CO<sub>2</sub>, especialmente los automóviles, la mayoría de los cuales no solo emite CO<sub>2</sub> sino también otros gases dañinos como el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), el ozono troposférico (O<sub>3</sub>) o las partículas en suspensión (PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub>).

Con todo, la situación en los

últimos años ha mejorado ligeramente en España (un 8% menos de muertes que hace una década por este tipo de partículas), tanto por las normas de emisiones cada vez más estrictas que deben cumplir los fabricantes de vehículos, como por los cambios que se están produciendo en las ciudades.

## CALLES PEATONALES

Así lo explica Alfonso Gil, concejal del Área de Movilidad del Ayuntamiento de Bilbao y presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) quien prefiere “hablar de movilidad saludable, en la que el ciudadano no solo no contamina, sino que se mueve de forma acti-



## A favor de limitar la velocidad

Según el Estudio de Movilidad Segura y Sostenible del Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA presentado recientemente, el 62% de los conductores consultados está a favor de limitar la velocidad en las ciudades a 30 km/h. Esta investigación, realizada el pasado otoño con entrevistas a más de 4.000 conductores habituales, subraya también que un 70% de los consultados destaca el uso de las etiquetas medioambientales para reducir o restringir la movilidad de ciertos vehículos, mientras un 60% aprecia su valor como forma de concienciar sobre el grado de contaminación del vehículo y un 55% cree que su finalidad es recaudar dinero o multar.



VALENCIA



BILBAO

## Ayudas directas

va y segura, y por tanto puede vivir más años”.

Según un estudio de la Organización de Consumidores (OCU), la capital vizcaína ostenta el primer lugar en porcentaje de calles peatonales de las diez ciudades más populosas del país, con un 20%, seguida por Barcelona y Valencia (18%). “El 65% de los bilbaínos nos movemos a pie, el 24% en transporte público y solo un 11% en coche privado”, presume Gil. Otro indicador destaca que tiene casi 60 kilómetros de bici-sendas (aunque por ratio es la segunda más baja de las diez ciudades españolas más pobladas con 6,54 kilómetros).

Además, desde el pasado septiembre, Bilbao se convirtió en la primera ciudad del mundo con más de 300.000 habitantes en limitar

El Ayuntamiento de Madrid presentó recientemente el Plan Cambia 360 que contempla ayudas directas a particulares para la compra de vehículos con etiquetas Cero Emisiones, ECO o C (este último solo si achatarra un vehículo sin etiqueta o con distintivo B). También se contemplan ayudas para la compra de patinetes, bicicletas, ciclomotores y motocicletas eléctricos. El Ayuntamiento de Bilbao también apuesta por la electrifica-

ción subvencionando con 10.000 euros por vehículo la adquisición de taxis eléctricos, y con 7.000 € por la compra de furgonetas eléctricas de reparto. En Barcelona, además de subvencionar la compra de vehículos comerciales ECO o bicicletas, se está fomentando el trasvase de usuarios al transporte público: si una persona achatarra un vehículo contaminante se le da una tarjeta para usar gratis el transporte público durante 3 años.

ción subvencionando con 10.000 euros por vehículo la adquisición de taxis eléctricos, y con 7.000 € por la compra de furgonetas eléctricas de reparto. En Barcelona, además de subvencionar la compra de vehículos comerciales ECO o bicicletas, se está fomentando el trasvase de usuarios al transporte público: si una persona achatarra un vehículo contaminante se le da una tarjeta para usar gratis el transporte público durante 3 años.

seguridad vial. En 2019, de los seis fallecidos que hubo en Bilbao, cuatro fueron atropellados en vías de 50. Y no hay que olvidar a las miles de per-

sonas que vivían en calles 50 ahora y no van a tener que soportar el ruido de antes”, añade Gil. La medida comienza a dar frutos: los accidentes en las vías urbanas de Bilbao se redujeron un 30% en 2020 y los atropellos pasaron de 140 a 85. Además, subraya que estas medidas no son una ‘cruzada’ contra el vehículo particular: “No queremos una ciudad sin coches, pero tenemos que circunscribirlos a un papel y unos espacios determinados. El peatón y la bici deben tener prioridad, así como el transporte público. Eso sí, queremos que los coches que circulen por nuestra ciudad sean sostenibles”.

## ZONAS DE BAJAS EMISIONES

La mayoría de las medidas ejecutadas en Bilbao en materia de movilidad están en total sintonía ►►

## Las ciudades españolas se convierten en saludables

►► con los requerimientos del Proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética –actualmente en debate parlamentario–. Este documento recoge también la obligación de los municipios con más de 50.000 habitantes de establecer zonas de bajas emisiones (ZBE) antes del fin de 2023. Esos deberes ya los tiene hechos Barcelona, que en enero de 2020 inauguró la mayor zona de baja emisiones de España, con 95 km<sup>2</sup>, englobando una parte muy importante de la propia Ciudad Condal y municipios colindantes. En ese perímetro ya no pueden entrar los vehículos más contaminantes –sin distintivo ambiental de la DGT–.

La pandemia de la Covid-19 quiso que el primer año de implantación de la gran ZBE de Barcelona no durase como estaba previsto. Según el informe de la AEMA, durante los meses de confinamiento duro de la pasada primavera, los niveles de NO<sub>2</sub> se redujeron un 60% en Barcelona. Pero poco tuvo que ver la ZBE... Pese a todo, ya hay algunas conclusiones: “Hemos comprobado que los vehículos sancionables son solo un 3% del parque, desde que anunciamos la medida muchos han cambiado de vehículo o se han pasado al transporte público”.

### ESPACIO PARA EL PEATÓN

También se están debatiendo otras restricciones, como la posibilidad de instaurar un peaje urbano o vetar a los vehículos con distintivo ambiental B en la ZBE. “Pero la pandemia ha hecho que el uso del transporte público haya caído. Ahora nuestro objetivo es recuperarlo e impulsarlo para llegar al 80% de desplazamientos sostenibles en 2024. Para ello es clave mejorar las conexiones de las zonas periféricas del área metropolitana con la ciudad”, comenta Rosa Alarcón, concejala de movilidad del Ayuntamiento de Barcelona.

Desde el ayuntamiento de la ciudad tienen claro que hay que poner el foco en el peatón. “Queremos



MADRID



BARCELONA



que disfrute del espacio sin obstáculos. Estamos bajando carriles bici a las calzadas, eliminando barreras arquitectónicas como los postes de servicio y acabando con la indisciplina del aparcamiento en las aceras. Todo eso sin dejar de ampliar aceras y de peatonalizar calles, creando supermanzanas y ejes verdes”.

### MADRID, PIONERA

Al igual que Barcelona, Madrid lidia desde hace años con el problema de la contaminación del aire derivada del tráfico motorizado. De hecho, la capital fue pionera en España en la implantación de una ZBE en otoño de 2018, conocida como Madrid Central con 4,7 km<sup>2</sup>. Con ligeros retoques respecto a la propuesta original, hoy sigue vigente, con una estrategia más amplia: “Madrid 360 mejorará la calidad del aire a través de tres ejes: transformando la ciudad, la movilidad y la administración”, explica Borja Carabante, delegado de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.

Uno de los obstáculos superados recientemente por este ayuntamiento ha sido aprobar una nueva Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, “que permitirá ir restringiendo la circulación progresivamente a los vehículos sin etiqueta ambiental en la ciudad”, afirma Carabante.

## Ascensores y escaleras mecánicas

Una de las recomendaciones de la Federación Española de Municipios y Provincia (FEMP) para mejorar e impulsar los desplazamientos a pie en las ciudades es “potenciar la movilidad vertical, garantizando su seguridad y acelerando los planes de ampliación y desarrollo de nuevas infraestructuras”. Una de las ciudades que se ha tomado más en serio este aspecto es Bilbao, que actualmente tiene el ratio de infraestructuras de este tipo por cada 100.000 habitantes más alto de toda España. En concreto, 2019 unas 30 millones de personas utilizaron los 46 ascensores mu-



BILBAO

nicipales existentes y que funcionan 24 horas. Además, esta ciudad dispone de 20 rampas y escaleras mecánicas que ayudan a superar su difícil orografía.

Así, los agentes podrán inmovilizar el coche infractor en caso de “incumplimiento flagrante” de la normativa o si se decreta un episodio de alta contaminación. “Durante los próximos años, los vehículos más contaminantes no podrán circular por las diferentes coronas como hacen actualmente. Para entonces, ya habremos construido la mayor parte de los 14 aparcamientos disuasorios comprometidos”.

Pero Madrid 360 no se ceñirá solo a la almendra central. De momento, el Ayuntamiento de Madrid

ya ha anunciado para esta primavera otra ZBE en Plaza Elíptica, zona situada al sur de la ciudad que en 2019 superó los niveles anuales permitidos de NO<sub>2</sub>. “Vamos a desarrollar zonas de bajas emisiones en los distintos barrios y áreas de Madrid” explica Carabante o “zonas totalmente peatonales, como la nueva de Sol”.

### MEDIDA DEMOCRÁTICA

La peatonalización de la Puerta del Sol y calles adyacentes es otra de las banderas de Madrid 360, con



VALENCIA



BILBAO



## Revertir la “coche-dependencia”

un resultado de 5.546 metros cuadrados de uso peatonal. El edil madrileño afirma que su corporación va a fomentar los desplazamientos a pie: “Según la última Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid de 2018, el 40% de los viajes en la almendra central se hacen caminando, respecto al 35% que representa el transporte público o el 20% que se realiza en vehículo privado. Peatonalizar es una de las medidas más democráticas en movilidad porque la pueden disfrutar todos”, afirma Carabante.

En este sentido, a finales 2020 el consistorio madrileño anunció la peatonalización de 203.440 metros cuadrados en los 21 distritos de la ciudad, o lo que es lo mismo, 10 kilómetros lineales de calzada que eliminarían 40.000 vehículos al día.

### CARRILES BICI

Los efectos de la pandemia en Madrid han impulsado otras dos áreas de actuación prioritarias: el transporte público y la bicicleta. En el primer caso, para frenar el aumento del uso del vehículo privado, el ayuntamiento habilitó 45 kilómetros de carril-bus provisionales que, a finales de 2020, decidió consolidar. Algo parecido puede suceder con los 12 kilómetros de carriles bici provisionales, “sobre

“Reversing Car Dependency”. Así se llama el último informe elaborado por la International Transport Forum (ITF), dependiente de la OCDE. Entre las conclusiones subraya la necesidad de reasignar o repensar el espacio público en las ciudades para conseguir una movilidad intermodal más efectiva y sostenible. Destaca que el espacio de los coches y en especial el de los aparcamientos de estos en las calles pueden ser utilizados para otros propósitos más beneficiosos para el conjunto ciudadanos y apuesta por penalizar el uso del espacio públi-

los que se estudiará su permanencia en función de sus datos de uso”.

En el caso de las dos ruedas, Madrid carga con la fama de ser una ciudad hostil a este medio. De hecho, según la OCU, un 14% de los vecinos la usa al menos una vez por semana y solo un 47% de los usuarios está satisfecho con las condiciones de la ciudad para circular con ella. El edil madrileño quiere acabar con esta percepción: “Tenemos unos 350 kilómetros de vías ciclistas segregadas. A ello hay que sumar 340 de calles 30 señaliza-



co por los vehículos privados a través de políticas fiscales y cargos directos. Además, defiende el transporte público como medio de transporte más eficiente, y el uso de la bicicleta, caminar o la micro movilidad compartida e intermodal.

das con ciclocarril. Como prueba de este impulso, en octubre se batió el récord de abonados en BiciMAD con 80.000 usuarios”.

### E-COMERCE

Mientras, en Valencia existe un 71% de usuarios satisfechos y casi un tercio de vecinos usan la bici semanalmente. En lo que respecta a las infraestructuras ciclistas, los residentes en la capital del Turia disfrutan de 0,15 kilómetros de carril bici por cada kilómetro de vía pública abierta al tráfico (entendien-

do como carril bici una vía ciclista protegida y separada del resto del tráfico). “En Valencia, el hecho de construir carriles bici en zonas clave ha hecho que se haya incrementado incluso el reparto de comida a domicilio o del e-commerce con este medio. También estamos hablando de una ciudad sin grandes desniveles y que no tiene más de 10-12 kilómetros de punta a punta”, apunta Giuseppe Grezzi, concejal de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Valencia

Desde este ayuntamiento, además, se prioriza el uso de la bicicleta sobre el de los patinetes eléctricos: “Son aceptables porque no contaminan y generan intermodalidad, pero preferimos el uso de la bici porque es más activo y saludable”. Se da la circunstancia también de que en Valencia no se permiten las empresas de sharing de patinetes. “Hemos visto que en otras ciudades suponen una ocupación inaceptable de espacios públicos. Las motos de sharing sí están y son una alternativa, con espacios definidos para aparcar”.

### CIUDAD DE PLAZAS

Casi en paralelo a la peatonalización de la Puerta del Sol en Madrid, Valencia inauguró la de su Plaza del Ayuntamiento, con alrededor de 12.000 m<sup>2</sup> recuperados para el peatón en una extensión por la que circulaban más de 10.000 coches al día.

Además, dentro del Plan de Movilidad vigente, el proceso de peatonalización se está extendiendo a otros barrios dentro del proyecto “Valencia, ciudad de plazas”. ¿Lo siguiente? “Ahora estamos estudiando cómo podría aplicar la ZBE en Valencia y hasta dónde podrían llegar los coches. Valencia está dispuesta en círculos concéntricos y la mayor parte del tráfico es de entrada y salida de la ciudad. Ese tránsito laboral hacia y desde la periferia se hace en un 73% en vehículo privado. Ahí debemos poner el foco y ser valientes”, concluye Grezzi.



BARCELONA

OBJETIVO DEL URBANISMO TÁCTICO:  
DEVOLVER LAS CALLES A LAS PERSONAS

# El poder de un bote de pintura

Las ciudades están cambiando hacia un modelo que recupera el espacio público para las personas en detrimento de los coches. El urbanismo táctico, por su carácter flexible y de bajo coste, es la herramienta perfecta para acelerar el proceso de transformación.

TEXTO: David Losa

La fisonomía de las ciudades actuales, la longitud de las calles y avenidas por las que circulamos o la forma de las plazas por las que paseamos son el resultado de la evolución de unos entramados urbanos que comenzaron a fraguarse hace décadas o siglos, según la antigüedad de cada población. Esa maraña creciente de vías se ha ido ordenando a lo largo de años, siguiendo el dictado de extensos planes de urbanismo.

Desde mediados del siglo XX hasta hace muy pocos años, el gran protagonista de esos planes ha sido el coche, actor privilegiado de un trazado público por el que circulaban con libertad y en el que estacionaban por derecho. Calles, plazas e incluso parques (en Madrid, el Retiro no se cerró al tráfico hasta 1984) eran tomados por miles de coches a diario. Pero el número de vehículos creció de tal manera que circular y aparcar en horas punta se convirtió en una pesadilla. Las ciudades se expandieron, pero el espacio en los centros menguó. Por si fuera poco, el aire se hizo irrespirable.

## VIVIR O MORIR

La reconquista del espacio público ya es una realidad. Muchas ciudades están actuando con determinación para devolver las calles a las personas, relegando al vehículo privado a un rol secundario. Para ello cuentan con una



LOGROÑO

nueva herramienta: el urbanismo táctico. "La vida cambia cada vez más rápido y, frente a la estrategia a largo plazo, se están haciendo actuaciones más sencillas, de bajo coste, reversibles y en las que participan las personas que viven en ese entorno. Eso permite hacer ensayos sin que sea algo traumático ni altere el presupuesto significativamente",



LOGROÑO



VITORIA

explica José Fariña Tojo, profesor emérito de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) y Catedrático de Urbanismo y Ordenación del Territorio.

El urbanismo táctico cobra todo su sentido cuando se encamina al objetivo de la sostenibilidad en las ciudades. "Se plantea sobre todo en espacios públicos que han estado dominados por los coches y que se quieren cambiar hacia otros usos: peatonal, ciclista, verde, etcétera. Sin embargo, más que a la sostenibilidad, yo prefiero apelar a la salud. La gente se muere de cáncer por la contaminación, y por no tener espacios para caminar o para hacer deporte, por carecer de parques cercanos... Si hablamos de morir o vivir lo entendemos mejor", advierte Fariña. Muchas son las ciudades españolas que se están subiendo al 'carro' del urbanismo táctico, cuyas actuaciones han tomado impulso a raíz de la pandemia, sobre todo por su capacidad para reorganizar el espacio público rápidamente y



con un gasto mínimo. Como dice Elisa Pozo, investigadora del departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la UPM: “Se trata de crear ‘versiones beta’ (pruebas piloto) que permiten evaluar el impacto de las medidas”.

### CALLES ABIERTAS

Algunas de las actuaciones de urbanismo táctico que más han llamado la atención de expertos se han llevado a cabo en los últimos meses en Logroño, una ciudad cuyo Plan General de Urbanismo vigente data de 1985. Ese documento estratégico se ha ido moldeando en los últimos años gracias al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2013, aunque el ‘volantazo’ hacia un nuevo modelo de ciudad se produjo a raíz de los confinamientos impuestos por la primera ola de la pandemia. En concreto, desde el pasado mayo se han venido realizando acciones de urbanismo táctico bajo el nombre de “Logroño Calles Abiertas”. Entre

las actuaciones acometidas están las siguientes: reducción de la anchura de carriles destinados al tráfico (calle Fundición), nuevos usos para espacios antes destinados a estacionamiento (actos vecinales, contenedores, juego infantil...), pacificación del tráfico en barrios (barrio de Madre de Dios), ampliación de aceras (Siete Infantes, Gonzalo de Berceo...), nuevos carriles bici (Puente de Sagasta), etcétera. Una revolución urbanística llevada a cabo, básicamente, con bolardos y botes de pintura, y detrás de la cual subyace la intención de hacer de Logroño una ciudad segura. En palabras del alcalde de la ciudad, Pablo Hermoso de Mendoza: “No podemos permitirnos tener 1.500 atestados por accidentes de tráfico al año”.

### SUPERMANZANAS

Una de las ciudades que lleva más tiempo apostando por aplicar políticas urbanísticas y de movilidad que buscan la sostenibilidad y la seguridad es Vitoria-Gasteiz. Así, su Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de 2007 proponía las primeras súpermanzanas (San Martín y Judimendi) planeadas en España. La pandemia ha acelerado el proceso con la ayuda del urbanismo táctico. Así, entre mayo y diciembre de 2020, el Ayuntamiento amplió 8,5 kilómetros de aceras, ejecutó 8 kilómetros de nuevas vías ciclistas y calmó el tráfico de 88 calles en los barrios. ¿Cómo? De nuevo, con pintura, balizas y señales verticales.

Otro ejemplo lo tenemos en las llamadas ‘superilles’ (supermanzanas) de la Ciudad Condal. Un primer exitoso ‘experimento’ en Poblenou dio paso, a finales de 2019, a la súpermanzana de Sant Antoni, que ha sido, a su vez, gra-

## Proyectos internacionales

Aunque hay diferentes teorías al respecto, parece que el término urbanismo táctico se utilizó por primera vez en un blog especializado en 2010 para referirse a la transformación llevada a cabo en la famosa plaza de Times Square de Nueva York, que pasó de ser el lugar más congestionado y ruidoso de Manhattan a ser un espacio amigable de convivencia para ciudadanos y turistas gracias a sucesivas actuaciones de urbanismo táctico. Antes de que Times Square abandonase su antigua y estre-

sante condición, la ciudad de San Francisco había convertido muchas plazas de aparcamiento en las calles de la ciudad en mini parques –park (ings)–, enseñando al mundo otro camino para recuperar el espacio. Ya en tiempos de pandemia, en Europa tenemos numerosos ejemplos, como las “zonas de encuentro” creadas en Viena con tráfico pacificado, los nuevos 650 kilómetros ganados para ciclistas en París o incluso espacios públicos diseñados para la distancia intergrupal en Brno.

cias al urbanismo táctico, el laboratorio perfecto para el ‘tsunami’ que está por llegar al barrio del Eixample: una red de 21 ejes verdes y 21 plazas de barrio que permitirán ganar para los peatones 33,4 hectáreas de espacio antes dominados por los coches, además de 6,6 hectáreas de verde urbano. Una transformación que el periodista David Guerrero describía así en “La Vanguardia” el pasado 11 de noviembre, inspirándose en lo que ya se vive a diario en Sant Antoni: “Las abuelas tomando café a media mañana, los hipsters bebiendo cervezas a media tarde y los pakistaníes jugando al ajedrez al borde del toque de queda son la viva imagen de un espacio antes ocupado por el coche que ahora ha conquistado la ciudadanía”.



A PARTIR DEL 11 DE MAYO, CAMBIAN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN TODAS LAS CIUDADES DE ESPAÑA

# A 30 km/h se salvan vidas

Mejorar la convivencia entre los usuarios de la vía y frenar el creciente número de víctimas mortales que se registran cada año en el ámbito urbano son las razones que impulsan los nuevos límites genéricos de velocidad para las ciudades.

España va a ser el primer país del mundo en implantar los 30 km/h como límite genérico de velocidad para las vías urbanas con un solo carril por sentido (el 80% de las calles). Este es el principal cambio de la reforma que será efectiva a partir del próximo 11 de mayo y quiere garantizar una convivencia segura entre los vehículos a motor y los usuarios vulnerables (peatones, bicicletas, motocicletas y ciclomotores).

Aunque su publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE) fue el pasado 11 de noviembre de 2020, se ha dado el plazo de seis meses para que la ciudadanía conozca la nueva normativa y las Ad-

ministraciones puedan adaptar la señalización.

## NUEVOS LÍMITES

A partir de mayo, los nuevos límites en todas las ciudades de España serán:

- **20 km/h**, para las vías en las que están unificadas calzada y acera (plataforma única).
- **30 km/h**, para las vías de un solo carril por sentido.
- **50 km/h**, para las vías de dos o más carriles por sentido.

No obstante, la norma también admite excepciones si el titular de la vía (ayuntamientos, etc.) lo aprueba.

Los nuevos límites de velocidad para las ciudades pretenden, fun-

damentalmente, calmar el tráfico, aunque también llevarán a una reducción del ruido y de la contaminación, lograr unas urbes más habitables y fomentar otras formas de movilidad (a pie, en bici, con vehículos de movilidad personal (VPM), etc.).

## DEMANDA MUNICIPAL

Este cambio normativo responde a una demanda de los municipios españoles. De hecho, muchos de ellos ya decidieron ser "ciudades 30", como es el caso de Madrid, Cuenca, Málaga, Barcelona o Pontevedra, entre otras. Ahora se aplicará a todas las ciudades de España.

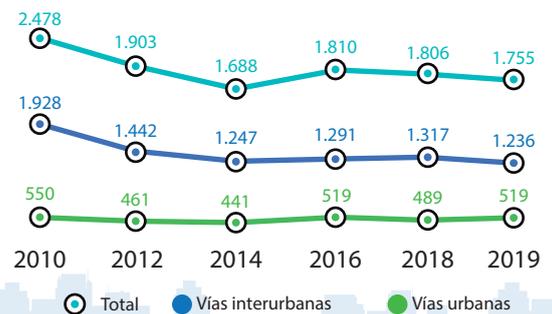
Organismos internacionales

## VÍAS URBANAS, UN TERCIO DE LOS FALLECIDOS (datos del 2019)

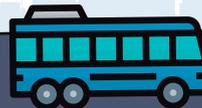
En 2019, el 64% de los accidentes con víctimas se registró en vías urbanas, en ellos fallecieron 519 personas (un 30% del total de fallecidos en accidente de tráfico) y un 6% más que en 2018.

Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos (hospitalizados y no hospitalizados)
65.089 en calle	473 en calle	81.528 en calle
1.563 en travesía	43 en travesía	1.967 en travesía
89 en autopista o autovía urbana	3 en autopista o autovía urbana	153 en autopista o autovía urbana
<b>66.741 TOTAL</b>	<b>519 TOTAL</b>	<b>83.648 TOTAL</b>

### Evolución de fallecidos 2010-2019:



revista **Seguridad Vial**





## Pontevedra, 10 años sin muertos por tráfico

La transformación urbana y de movilidad de la capital de las Rías Baixas comenzó a finales del siglo XX. Para reducir la siniestralidad vial en la ciudad, se adoptaron diversas medidas, todas ellas encaminadas a recuperar el espacio público y a mejorar la convivencia entre los diferentes usuarios de la vía. Según los responsables municipales, la más decisiva fue convertirse en "ciudad 30", una limitación de velocidad para los vehículos que se decidió en 2012. Gracias a estos cambios, en febrero de 2011, se contabilizó la última víctima mortal en un accidente de tráfico, un hombre de 81 años que murió atropellado.



## Los vulnerables siguen subiendo

En 2019, el 82% de las 519 personas que fallecieron en un accidente vial en una vía urbana eran usuarios vulnerables (427): peatones (247, 48%), bicicletas (32, 6%), ciclomotores (22, 4%) y motocicletas (126, 24%).

En 2019, la siniestralidad en las vías interurbanas se redujo el 6%, la misma proporción en la que se incrementó en las vías urbanas. Este mismo grupo de vulnerables registró un aumento en el número de víctimas con respecto al año anterior: se pasó de los 397 fallecidos de 2018 a los 427 de 2019. (Más información en la infografía adjunta).

como la Organización Mundial de la Salud (OMS), el Foro Internacional del Transporte (ITF, siglas en inglés) o el Consejo de Seguridad del Transporte Europeo (ETSC) también han apostado por los 30 km/h por la relación directa que existe entre velocidad y siniestralidad vial.

Por ejemplo, la distancia de frenado a 30 km/h es de 13 metros; a 50 km/h se duplica (26 metros). Esto se traduce también en un aumento de la probabilidad de morir en caso de atropello: si a 30 km/h es de un 15%; a 50 km/h llega hasta el 85%.

La velocidad 30 en las vías urbanas con un solo carril por sentido garantiza poder reaccionar si

aparece un peatón, una bicicleta o si alguien abre la puerta de un coche de forma imprevista.

### A FAVOR

¿Cómo recibe la ciudadanía los nuevos límites de velocidad en las ciudades? Parece que de forma favorable, tal y como recoge el Estudio de Movilidad Segura y Sostenible del Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA, realizado entre septiembre y octubre de 2020,

y que incluyó una pregunta específica sobre el límite a 30 km/h para las vías urbanas con un único carril por sentido.

Según dicho informe, el 62% se mostró a favor del nuevo límite máximo de velocidad para las ciudades. Cuenta con más apoyo entre los jóvenes (18-34 años) y las mujeres, que superaron el 65%. Por el contrario, casi el 40% de los automovilistas rechazó la medida.

## CARACTERÍSTICAS

  
accidentes  
ocurridos  
durante el día

**61%**  
de los fallecidos

**66%**  
de los heridos  
hospitalizados

**82%**  
de los fallecidos  
eran vulnerables

Miércoles, días con menos  
fallecidos.

Sábados y domingos,  
los que más.

revista  
Seguridad Vial

**41%\***  
de los conductores  
fallecidos dieron  
positivo en alcohol

**25%\***  
de los conductores  
fallecidos había  
consumido drogas.  
Las más frecuentes,  
cocaína y cannabis

(\*) Porcentaje sobre el total de conductores a los que se les realizó la prueba. Sin datos de Cataluña y País Vasco.

**70%**  
de los peatones fallecidos  
tenían  
más de 64 años

### PERSONAS MAYORES DE 64 AÑOS

**43%**  
de los fallecidos  
en ciudad  
225 de 519 personas

**15%**  
del censo de los  
conductores

**28%**  
de los fallecidos  
en accidentes  
de tráfico  
492 de 1.755 personas

**19%**  
de la población  
española





LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE, PRINCIPALES PROTAGONISTAS DE LA MOVILIDAD DEL FUTURO

# Todos somos peatones

## La ciudad del cuarto de hora

Este cambio en el modelo de movilidad implica garantizar la seguridad de los desplazamientos a pie, diseñar ciudades pensadas para andar, con zonas peatonales, calles anchas y sin obstáculos, con comercio de proximidad y servicios esenciales cerca. En definitiva, es lo que el arquitecto colombiano y catedrático de la Universidad de La Sorbona Carlos Moreno ha denominado la "ciudad del cuarto de hora" y que se resume en que podamos atender todas nuestras necesidades (hogar, trabajo, salud, ocio, escuela, etc.) con desplazamientos de 15 minutos.

Los peatones reclaman espacio propio en las ciudades. Garantizar su seguridad es ahora uno de los grandes retos de la movilidad del futuro.

Aunque la crisis climática ya estaba provocando cambios en la movilidad urbana, ha sido la pandemia de Covid-19 la que ha acelerado definitivamente el proceso. Por miedo al contagio, salud o mero entretenimiento, lo cierto es que muchas más personas han optado por caminar para trayectos que antes hacían en coche. En cualquier caso, no debemos olvidar que, aunque a veces vayamos en coche, otras en bici o en cualquier otro medio de transporte, en algún momento todas las personas somos peatones.

Hasta ahora, los vehículos a

motor han estado en el centro de la vida de las ciudades, ya que cualquier infraestructura o planificación urbanística se diseñaba en función de si podían acceder, aparcar o circular. Por eso, poner al peatón en el centro de la movilidad supone un cambio radical de modelo.

### MÁS MAYORES

Así lo subrayó Pere Navarro, director general de Tráfico, en la presentación del Estudio de Movilidad Segura y Sostenible del Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA, al asegurar que "los desplazamientos a pie van a ser uno de los grandes

protagonistas de la movilidad tras la era Covid".

Uno de los factores determinantes de este cambio es el envejecimiento de la población. En estos momentos, 9,5 millones de personas en España tienen más de 65 años. Son casi el 20%. Las previsiones del INE (Instituto Nacional de Estadística) apuntan a que este porcentaje subirá hasta el 32% en 2050. Y los mayores fundamentalmente caminan. Según el estudio "Envejecer en movimiento", que elaboró el club automovilístico RACC, el 75% de los desplazamientos de los mayores catalanes eran a pie.

## PEATONES



94%

de los accidentes de peatones fueron en vías urbanas

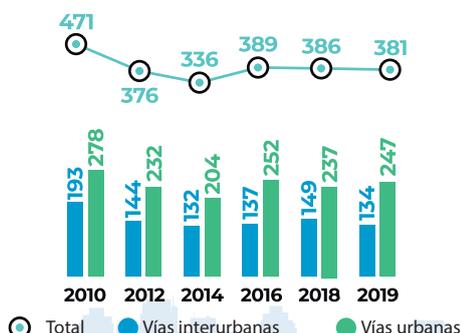
247 peatones fallecidos

13.255 heridos (hospitalizados y no hospitalizados)

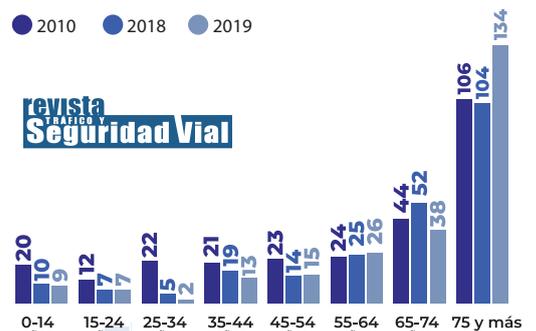
12.744 total de atropellos



Evolución fallecidos 2010-2019:



Peatones fallecidos por grupos de edad:



Revista Seguridad Vial



EL 55% DE LA POBLACIÓN VIVE EN CIUDADES

# La apuesta por el transporte público



El transporte público debe ser seguro, asequible, accesible y sostenible para todos. Por eso, llegan cambios para el tren, el autobús o el metro y todos ellos pasan por la digitalización.

Según Naciones Unidas, el 55% de la población mundial vive en un entorno urbano (3.500 millones de personas). En 2050, será el 70% (5.000 millones). Con estos datos, garantizar el dinamismo del transporte público se convierte en algo fundamental para el futuro, tanto por motivos medioambientales como económicos y sociales.

## ¿QUIÉN DIJO MIEDO?

Así lo vio también la ONU y, por eso, la meta 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030) reclama un transporte público "seguro, asequible, accesible y sostenible para todos", con especial atención a los colectivos vulnerables (mujeres, niños, perso-

nas con discapacidad y mayores).

Pero, la pandemia ha agrandado el reto porque el miedo al contagio, la menor actividad económica (caída del PIB y más paro) y el teletrabajo han reducido la utilización del transporte público.

Según el Estudio de Movilidad Segura y Sostenible 2020 -una encuesta de PONLE FRENO y la Fundación AXA, realizada entre septiembre y octubre de 2020, el uso del transporte público bajó el 46%; el 29%, en el caso del taxi y servicios VTC. Los servicios de transporte de ciudades como Madrid, Barcelona o Valencia lo sitúan en el 50%.

## DIGITALIZACIÓN

Los expertos en movilidad señalan que el transporte público debe ser la gran apuesta de las ciudades y que el futuro pasa por las nuevas tecnologías. Esa digitalización permitirá una mejor planificación de rutas y horarios y un incremento de la capacidad y frecuencia de trenes y autobuses. Evitará también que los usuarios se concentren en franjas horarias y en lugares determinados.

Estos cambios ya han comenzado en ciudades como Madrid o Barcelona. El pago digital, el billete único o los paneles que informan de los tiempos de espera son algunas de estas novedades.



## Con garantías sanitarias

Desde el principio de la pandemia, los diferentes medios de transporte colectivo adoptaron medidas sanitarias e higiénicas para garantizar los desplazamientos de los usuarios y minimizar el riesgo de contagio. A una mayor ventilación y la renovación continua del aire (en el caso de Metro de Madrid, por ejemplo, se produce cada 2,5 minutos aproximadamente), se añade una constante limpieza de las superficies. En el caso de taxis y VTC, incluso la instalación de mamparas. También están otras medidas y recomendaciones para los viajes como es utilizar la mascarilla (obligatoria desde el pasado mayo), limitar las conversaciones (para reducir la emisión de aerosoles) o evitar en lo posible las aglomeraciones.

## AUTOBUSES



2.108 total de accidentes con víctimas

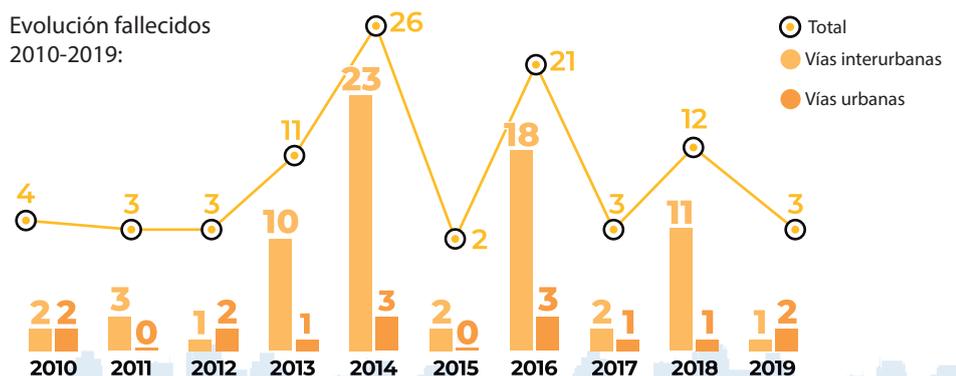
2 fallecidos

2.058 heridos (hospitalizados y no hospitalizados)

88% de los accidentes en los que estuvo implicado este vehículo tuvieron lugar en vía urbana

revista TRAFICO Y Seguridad Vial

Evolución fallecidos 2010-2019:





RESTRICCIONES, CARSHARING, AYUDAS A LOS ELÉCTRICOS...

# La ciudad ya no será para los coches

La movilidad tradicional basada en el concepto de vehículo en propiedad queda atrás y todo indica que el futuro reserva menos espacio para el vehículo particular. Hoy cualquier ciudadano puede moverse en coche sin ser su propietario, pues la oferta de servicios de movilidad es variada y todos están al alcance del móvil, y es que la movilidad urbana avanza hacia un nuevo modelo de servicios, donde la tecnología ofrecerá multitud de opciones para moverse en ciudades inteligentes que gestionarán vehículos y espacios de forma eficiente.

## DISPONIBLE 24/7

El alquiler de coches compartidos, o *carsharing*, es una de las alternativas actuales al coche particular para moverse por la ciudad y diferentes empresas de vehículos compartidos operan en ciudades como Madrid, Barcelona, Bilbao, Málaga, proporcionando a sus usuarios acceso a un coche eléctrico 24 horas al día, siete días a la semana, pagando por tiempo de uso o por kilómetros recorridos. Prueba de que este servicio se ha convertido en una opción más de movilidad urbana es que la DGT lo incluyera en el Registro de Vehículos en octubre pasado.

## RESTRICCIONES

Ante una realidad de saturación circulatoria y niveles de polución in-

## Distintivos medioambientales: una herramienta eficaz

La DGT creó en 2016 los distintivos ambientales, una clasificación de los vehículos según su impacto medioambiental, con cuatro categorías: Cero Emisiones, Eco, C y B y una sin distintivo para los coches más antiguos, la categoría A. Su objetivo, favorecer la circulación de los vehículos menos contaminantes y dar una herramienta eficaz a las políticas municipales de movilidad y medio ambiente. Actualmente, la DGT está consensuando con otras administraciones y los fabricantes de automóviles una revisión de estos distintivos.

sostenibles, las urbes se han visto obligadas a tomar cartas en el asunto. Para desahogar sus centros urbanos, han situado aparcamientos disuasorios en sus periferias, cerca de estaciones tren, metro y bus, para facilitar el 'salto' del transporte privado al público.

También hay que destacar las actuaciones que en los peores días de polución, muchas ciudades (Gijón, Oviedo, Valladolid, Murcia, Cartagena...) realizan: se activan restricciones temporales a la circulación

para atenuar los efectos de los altos niveles de contaminación del aire. Además, como en otras grandes capitales europeas, Madrid y Barcelona cuentan con zonas de bajas emisiones para reducir el uso de los vehículos particulares más contaminantes en sus centros urbanos: Madrid Central, desde noviembre de 2018, veta el acceso a los vehículos sin distintivo medioambiental de la DGT (*ver recuadro*); y la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en Barcelona en su conurbación, en marcha desde el inicio de 2020. A partir de 2023, con la entrada en vigor la Ley de Cambio Climático, todas las ciudades de más de 50.000 habitantes (unas 145) deberán disponer de estas áreas libres de emisiones.

Por su parte, los fabricantes de coches han puesto en el mercado modelos adaptados al uso urbano, de tamaños y consumos reducidos. Además, las marcas llevan más de una década dedicada al desarrollo del vehículo conectado, autónomo y electrificado para dar nuevas alternativas de movilidad al usuario. Vehículos que aún deben mejorar prestaciones y precios para ser competitivos, pero que gozan de subvenciones para su compra: las últimas, una ampliación de 20 millones de euros adicionales para fondos MOVES II, aprobada por el ministerio de Transición Ecológica a principios de marzo.

El transporte en las ciudades evoluciona hacia un nuevo modelo de movilidad segura y eficiente, accesible e inteligente que está transformando el papel del coche en la ciudad.

## TURISMOS



48.870 accidentes con víctimas

63%

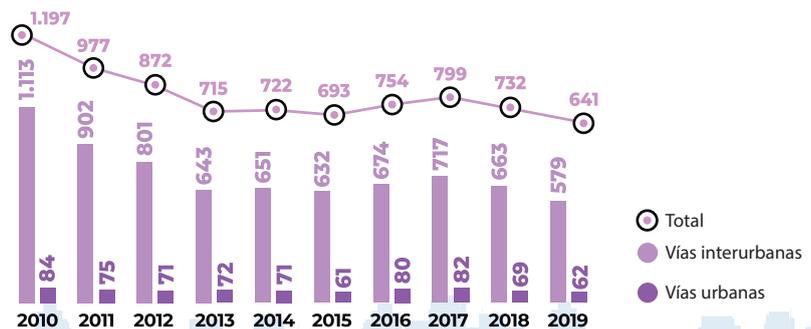
de los accidentes en los que estuvo implicado este vehículo tuvieron lugar en vía urbana

62 fallecidos, un 10% del total de personas que perdieron la vida en un accidente de tráfico

revista TRÁFICO Y Seguridad Vial

29.313 heridos (hospitalizados y no hospitalizados)

Evolución fallecidos 2010-2019:



# Ágiles, pero vulnerables

Las motos son vehículos ágiles, fáciles de aparcar y que sortean con facilidad los problemas de circulación. Por eso cada vez más ciudadanos las eligen para moverse en ciudad. Pero no hay que olvidar su vulnerabilidad en caso de accidente.



## De los mensajeros a los repartidores

La agilidad de la moto en ciudad y su facilidad para aparcar siempre han encontrado un hueco en las ciudades. Hace varios decenios, las calles se llenaron de mensajeros, que transportaban documentos u objetos a máxima velocidad. Ahora, con el auge del comercio electrónico, esto se ha trasladado al reparto de mercancías a domicilio y a los repartidores de comida, que en bici o en moto, 'surfean' el tráfico no siempre respetando normas, solo impulsados por la rapidez en la entrega.

La moto lleva años ganando terreno en la ciudad. Ágil –en todas las comparativas, ‘ahorra’ un tercio el tiempo de viaje respecto a un turismo–, ocupa 5 veces menos espacio que un turismo, se aparca con facilidad... Por ello y a pesar de la pandemia, sus ventas crecieron en Europa un 1% en 2020 –según la Asociación Europea de Fabricantes de Motocicletas– y, aunque la Covid-19 afectó a su uso, en el desconfinamiento creció su uso, como todos los vehículos no compartidos.

La DGT autorizó hace años la conducción de motos de hasta 125 c.c. a conductores que tuvieran el permiso B y 3 años de antigüedad. Otro ejemplo de su avance como elemento de movilidad son los sistemas de uso compartido, presentes en numerosas ciudades a través de empresas como Muving, eCooltra, Acciona..., que se alquilan y pagan a través de apps en teléfonos inteligentes.

También hay muchas iniciativas municipales para favorecer su uso: por ejemplo, algunas ciudades han habilitado zonas de aparcamiento reservado para motos o permiten aparcarlas en las aceras –en función del ancho y de que dejen espacio al peatón–; otras exigen de pagar en las zonas de estacionamiento regulado a las motos eléctricas, las permiten circular por carriles especiales o implantan zonas de parada avanzada ante los semáforos... Incluso, hay comunidades autónomas que dan ayudas para motos eléctricas.

Además, la modificación del Reglamento de Circulación que prepara la DGT afectará a las motos. Por ejemplo, implantará la posibilidad de circular por el arcén (en zonas congestionadas y, como máximo, a 40 km/h) o obligará a usar guantes, abrirá la llegada de nuevos elementos tecnológicos de seguridad o regulará los intercomunicadores.

## Pónete un airbag

ANESDOR, DGT, RACE Y DORNA pusieron recientemente en marcha la campaña #PonteUnAirbag para concienciar a los usuarios de motos y ciclomotores de las ventajas de usar prendas con airbag. Pere Navarro comparó el uso de este elemento, con la implantación del casco: "El airbag va a ser un elemento esencial para proteger las zonas críticas del tórax, donde el 35% de los motoristas fallecidos y más del 25% de los hospitalizados sufren lesiones de torso. Desde la DGT apostamos claramente por su uso, y lo incorporaremos a la equipación de los motoristas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil"

Lo cierto es que la investigación y lanzamiento de nuevos elementos de seguridad para la moto dan también medida de la importancia de este vehículo en la movilidad.

## VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS

### CICLOMOTORES

6.146 accidentes con víctimas

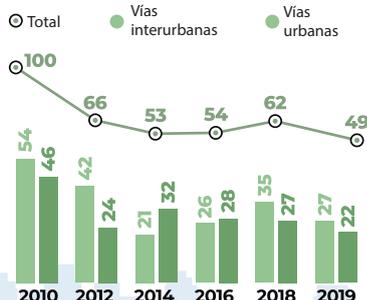
22 fallecidos

6.434 heridos (hospitalizados y no hospitalizados)

88%

de los accidentes ocurrieron en vía urbana, y es donde se registran mayor número de heridos

Evolución fallecidos 2010-2019:



### MOTOCICLETAS

21.947 accidentes con víctimas

126 fallecidos

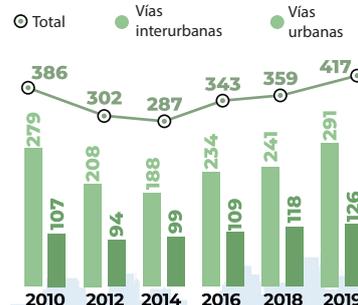
22.744 heridos (hospitalizados y no hospitalizados)

75%

de los accidentes ocurrieron en vía urbana, donde se encuentran el 55% de motoristas heridos hospitalizados y el 77% de los heridos no hospitalizados

### revista Seguridad Vial

Evolución fallecidos 2010-2019:





## BICICLETAS, PATINETES, VMP

# La nueva movilidad personalizada



Mientras que por una calle de 3,5 metros circulan 2.000 personas en vehículo particular, cabrían 9.000 en transporte público y 14.000 si fueran en bicicleta! Por ello, en 2015, la DGT, durante la puesta en marcha del Plan Estratégico de la Bicicleta, contemplaba convertir este vehículo en punta de lanza de la nueva movilidad urbana. Y así ha sido. Del 1,6% de la población que usaba la bicicleta para desplazarse en 2010 al millón y medio de personas que viajan en bici a diario, según el Barómetro de la Bicicleta de 2019, y los 20 millones de españoles que la utilizan con frecuencia, hay un salto cualitativo.

De hecho, los sistemas públicos de bicis compartidas –según el Observatorio de la Bicicleta 2020, de la Red de Ciudades por la Bicicleta– existen ya en el 51% de las ciudades, porcentaje que alcanza el 100% en las urbes de más de 100.000 habitantes. Además, la transferencia de personas que se han ‘pasado’ a la bici tiene su origen más alto (44%) en conductores de vehículos particulares.

Y esa apertura que realizó la bici abrió paso a patinetes y otros vehículos de movilidad personal (VMP). Casi todas las grandes ciudades (Madrid, Sevilla, Barcelona, Lanzarote, Sant Cugat...) cuentan ya con empresas que alquilan este



tipo de vehículos e incluso proliferan las apps (Lime, Koko, Eskay, Wind...) para gestionarlos.

Todos estos nuevos protagonistas de la movilidad han hecho surgir nuevas necesidades y roces en la circulación. Por ello, la DGT reguló –vía instrucción y luego, decreto– los VMP, que, desde enero, se consideran vehículos que deben cumplir las normas de circulación, marchar como máximo a 25 km/h, nunca por aceras, vías interurbanas, autopistas ni autovías. Y el director general de Tráfico, Pere Navarro, ha anunciado normas que regularán la edad para conducirlos, la obligatoriedad del casco y elementos y ropa reflectante en los VMP. También, el 11 de mayo entra en vigor la reducción de velocidad en vías urbanas a 30 km/h.

## VMP: Más uso, más accidentes

Un choque, a 25 km/h, de un patinete contra un peatón o un vehículo produce graves lesiones al conductor del patinete (en cabeza y zona cervical) y a los peatones, según un informe de la Fundación MAPFRE y CESVIMAP que incluye resultados de dos pruebas de choque.

En el atropello del patinete a un niño, éste sufre lesiones graves en rodilla, tórax y cabeza –que impacta contra la dirección del patinete, y después, contra el suelo– y en los hombros, donde cae el peso del conductor y del patinete al impactar con el asfalto.

El informe destaca el creciente uso de VMP y, con datos no oficiales, cifra la siniestralidad de 2020 en más de 100 accidentes con víctimas con patinetes (24 más que en 2019), con 109 heridos leves y graves (26 más que en 2019) y 6 fallecidos (1 más). Los siniestros ocurren en ciudad (98%), en los carriles para vehículos (66%), por colisiones (60%), atropellos (20%) y caídas (19%). En estos siniestros están implicados coches (66%), peatones (11%), furgonetas (8%), camiones y autobuses (7%) y bicicletas (6%)

La bicicleta ha sido la punta de lanza de re-entrada en la ciudad de los vehículos de movilidad personal. Ahora, bicis, patinetes y otros VMP llenan nuestras calles.

## BICICLETAS Y PATINETES



### CICLISTAS

5.624  
accidentes con  
víctimas

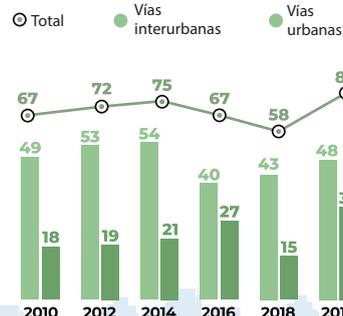
32  
fallecidos

5.076  
heridos (hospitaliza-  
dos y no hospitaliza-  
dos)

72%

de los accidentes  
en los que se  
estuvo implicado  
un ciclista se  
produjeron en vía  
urbana

Evolución fallecidos 2010-2019:



### USUARIOS VMP\*

En 2019, perdieron la vida 5 usuarios de patinetes, exactamente en Toledo, Tenerife, Castellón, Baleares y Alicante. En estos datos se incluyen tanto los accidentes registrados en vías urbanas como interurbanas.

5  
fallecidos

908  
accidentes con  
víctimas

935  
heridos  
(hospitalizados y  
no hospitalizados)

(\*) Datos excluyendo Cataluña y País Vasco. Provisionales a 24 horas.

Revista  
TRÁFICO Y  
Seguridad Vial



# Los repartidores son protagonistas



La distribución urbana de mercancías es uno de los grandes problemas de las ciudades. Los retos a superar: formación, atascos, accidentalidad, zonas de carga y descarga, restricciones a la circulación...

Según datos de la DGT, el 20% de la congestión y las emisiones contaminantes que lleva asociadas, así como el crecimiento de la accidentalidad urbana, está ligado a la distribución urbana de mercancías (DUM). Regular la DUM se ha convertido en objetivo prioritario, toda vez que el sector de la logística y el transporte tiene un peso muy importante en la economía y en el mercado laboral de nuestro país. Y los retos a afrontar son muy importantes: atascos, escasez de zonas de carga y descarga, accesos complicados, calles peatonales o con restricciones a los vehículos más contaminantes (para fomentar el uso de furgonetas 'verdes', se modificó el Reglamento General de Conductores, y desde noviembre de 2020 se amplió el peso de estos vehículos a 4.250 kilos, para que se puedan conducir con permiso B y 2 años de anti-

güedad, siempre que ese aumento de peso se deba a la tecnología que incorporan si son eléctricas o de gas natural), y, sobre todo, el crecimiento (solo en Navidad el sector asegura que entregó 100 millones de paquetes) del comercio electrónico, imparable desde los meses más duros de la pandemia y que ha convertido en protagonista a lo que se denomina 'reparto de última milla', que agrupa a todos los repartidores encargados de la última etapa de entrega de un paquete.



## FORMACIÓN

Otro problema de este colectivo es el de su accidentalidad. Desde la DGT se afirma que no tienen más accidentes que otros conductores. Una cuestión distinta, y muy relevante para reducirlos, es que las furgonetas presentan unas características muy particulares (como peso, localización del centro de gravedad o estiba de la carga) que deben ser tenidas en cuenta por todas aquellas personas que las conduzcan.

Además es necesario mejorar la formación de los repartidores. Para ello nacieron iniciativas como la Escuela de Repartidores, que cuenta con el respaldo del Ministerio de Fomento y la DGT. Se imparten bloques temáticos como el uso de las diferentes tecnologías de movilidad que utilizan (GPS, aplicaciones, ...), la prevención de riesgos laborales, o conducción eficiente y preventiva.

## Algunas soluciones

En Barcelona, se están probando microplataformas de distribución: "se aparcen en ella, los productos se agrupan por tipo y tienda, y desde ahí se distribuyen con movilidad sostenible (camionetas eléctricas, bicicletas...)". También en la ciudad Condal han desarrollado la app SPRO, que permite a ver la ocupación de las zonas de descarga o reservar sitio. Y los vehículos Eco tienen 30 minutos de aparcamiento gratis. Otro ejemplo está en Santiago de Compostela –muy preocupados por la protección de la zona histórica–, su proyecto Smartiago permitirá conocer los trayectos concretos de los vehículos de reparto, el tiempo que pasan en el área protegida y si su peso y volumen ponen en peligro las estructuras.

## TRÁFICO Y Seguridad Vial

Directora: Mercedes López. Redactor-jefe: Juan M. Menéndez. Textos: David Losa y Redacción. Ilustraciones e Infografías: Wembley Studios. Maquetación: NODOS.

## FURGONETAS



57 fallecidos en accidentes en vías urbanas

6.286 accidentes con víctimas

57% de los accidentes de furgonetas ocurrieron en vía urbana

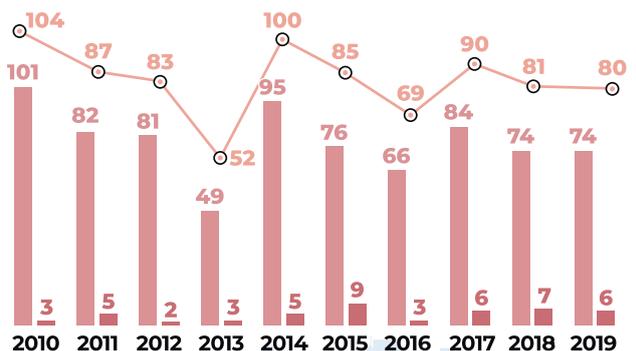
1.762 heridos (hospitalizados y no hospitalizados)

27% del total de víctimas mortales

revista TRÁFICO Y Seguridad Vial

Total ○  
Vías interurbanas ●  
Vías urbanas ●

Evolución fallecidos 2010-2019:



Fuente: Principales cifras de la Accidentalidad 2019. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT





# Mejor, más despacio

La velocidad es una de las principales causas de accidentes mortales dentro de la ciudad. Por eso, hemos establecido un límite genérico de 30 km/h en vías urbanas de un carril por sentido.



**Menos velocidad,  
más vidas en la ciudad.**

