uridad vial: l milagro finazo

ida se ha estancado entre los
menos le mortalidad
dent co

Todas las cifras de fallecidos, por primera vez en muchos años, no descendían —incluso subían— respecto al ejercicio anterior. El dato definitivo de 1.688 muertos (8 más que en 2013) se hizo oficial el pasado julio. Técnicamente es un estancamiento más que un repunte, pero esos ocho muertos más fueron un varapalo tras 11 años positivos. Las expectativas sobre el resultado final de 2015 son similares. A principios de enero el Gobierno en funciones anunció un mínimo histórico de 1.126 muertos en carretera, seis menos que en 2014. Pero ese dato es una fotografía incompleta. Por un lado, se trata de muertos a 24 horas del accidente (no a 30 días), y tampoco incluye el número de víctimas en vías urbanas. Las cifras consolidadas de 2015 se conocerán en los próximos meses, aunque, en todo caso, es de esperar

El reglamento que no llegó

Algunas de estas nuevas necesidades que presenta el tráfico trataban de ser atajadas por medidas recogidas en un nuevo Reglamento de Circulación que, pese a llevar más de un año redactado y contar con consenso parlamentario, nunca llegó a aprobarse. El proyecto proponía reducir los límites de velocidad en algunas carreteras convencionales de 100 a 90 km/h, y en otras de 70 a 50 km/h. En algunos tramos urbanos se reducían de 50 a 30 km/h. También contemplaba aumentar el límite de 120 a 130 km/h en vías de alta capacidad que

Para Monclús también es importante destacar que se están produciendo nuevas casuísticas en accidentología sobre las que hay que actuar. "En estos momentos hay que atacar nichos más que hacer acciones masivas. Centrarnos, por ejemplo, en conductores mayores, ciclistas, etc. Por ejemplo, la presencia relativa de mayores de 65 años en las ciudades es hoy muy superior a la de hace 15 años, y las cifras indican que el número de atropellos a ancianos ha crecido sensiblemente."