ABC (EDICION NACIONAL)
MADRID
19/06/12
Prensa: Diaria
Tirada: 326.584 Ejemplares
Difusión: 249.539 Ejemplares
Cód: 59103194
Página: 44
Sección: SOCIEDAD Valor: 15.815,00 € Área (cm2): 512,3 Ocupación: 70,13 % Documento: 1/1 Autor: J. GUIL Núm. Lectores: 613000



El brutal accidente del pasado sábado en Gerona, con cuatro muertos, sucedió en una carretera provincial EFE

Interior rebaja de 100 a 90 km/h la velocidad en las carreteras

▸ El ministro deja «en estudio» la subida a 130 del límite en autopistas y autovías

J. GUIL
BARCELONA

El Gobierno rebajará el límite de velocidad a 90 kilómetros por hora en todas las carreteras convencionales, las que no son autovía ni autopista y en las que ahora se puede circular hasta a 100 por hora. Así lo anunció ayer el ministro del Interior, Jorge Fernández Díaz, que, en cambio, deja por el momento en «estudio» la opción de elevar el máximo en las autopistas y autovías de los 120 a los 130 por hora.

En declaraciones a los periodistas tras participar en el foro Barcelona Tribuna, indicó que, junto con la Dirección General de Tráfico, están trabajando en redimensionar los límites de la velocidad porque «hay un consenso en que el diferencial entre las autopistas y autovías y las carreteras convencionales de 20 km/h no es razonable». Ante esta situación, el ministro explicó que hay tres alternativas: subir la velocidad de autopistas y autovías, bajar la de las carreteras secundarias o un sistema mixto, en el que subiría el límite en las autopistas y se reduciría en las carreteras secundarias. Por el momento, Fernández Díaz avanzó que lo que ya tienen decidido, porque existe un consenso a favor, es bajar el límite de velocidad de 100 a 90 km/h en todas las carreteras convencionales. En la actualidad, en aquellas vías que tengan un arcén pavimentado de 1,5 metros o más de anchura o más de un carril para alguno de los sentidos, los turismos pueden circular hasta 100 km/h, y a 90 km/h en el resto.

En cuanto a subir el límite de velocidad en autovías y autopistas hasta los 130 km/h, el ministro matizó que sobre la medida «no hay un decisión tomada». Sólo está «en estudio» y no hay ningún proyecto para hacerlo a corto plazo, abundó. En este sentido, fuentes de la Dirección General de Tráfico ya indicaron a ABC el pasado abril que es poco probable que se aplique esta medida. El principal obstáculo que se plantea es que los conductores podrían pensar que se trata de una relajación de los controles, lo que en primera instancia podría provocar un efecto indeseado: que aumentara la velocidad más allá incluso del nuevo límite. Además, las voces críticas con la medida esgrimen una estadística que no ha sido rebatida: a menor velocidad, menos muertes.

FRANCISCO CANES
PTE. VÍCTIMAS DE ACCIDENTES
«Creemos que es una medida valiente del Ministerio del Interior y de la DGT que no podía demorarse más»

REAL AUTOMÓVIL CLUB (RACE)
Apuesta por «un sistema de velocidad variable en función del estado de la vía, el índice de peligrosidad y la meteorología»

El 80% de los fallecidos

Precisamente, las palabras del ministro llegan justo después de un fin de semana especialmente trágico en las carreteras. Hasta 16 personas fallecieron en los 13 accidentes de registrados, el más grave el que tuvo lugar el pasado sábado en la provincia de Gerona, con cuatro víctimas mortales.

El 80 por ciento de los muertes en accidente de tráfico tienen lugar en carreteras convencionales, de ahí que la medida que se plantea se centre en este tipo de vías.

Además, el debate sobre la posible subida del límite en autovías y autopistas encierra algunas trampas. En realidad, en España ya hay un límite «de facto» situado en 132 km/h, que es la velocidad a partir de la cual se empieza a sancionar. Más aún, se puede circular a 150 sin que eso reste puntos. En cambio, en Francia, aunque el límite está en 130, a partir de 131 ya hay sanción.