LA RAZON
MADRID

19/06/12

Prensa: Diaria
Tirada: 165.148 Ejemplares
Difusión: 118.466 Ejemplares

Cód: 59099295

Página: 40

Sección: SOCIEDAD Valor: 10.865,00 € Área (cm2): 709,7 Ocupación: 74,6 % Documento: 1/2 Autor: Núm. Lectores: 276000

Más velocidad en autovías, freno en las secundarias

Interior rebajará el límite de 100 a 90 km/h en las vías de un solo carril por sentido debido a su mayor peligrosidad ■ Estudia subirlo a 130 en autovías

B. V. Conquero / J. V. Echagüe

MADRID- En España se conduce a 120 km/h. en autopista desde hace más de 30 años. Sin embargo, el año pasado, para contrarrestar los elevados precios de los carburantes, el Gobierno socialista decidió reducir la velocidad a 110 durante cuatro meses para luego retomar los 120. Hoy, el nuevo Ejecutivo popular sigue dándole vueltas a las velocidades y «está estudiando elevar el límite hasta los 130», explican fuentes del Ministerio del Interior. Su titular, Jorge Fernández Díaz, soltó ayer la liebre cuando planteó esta iniciativa, que no es la única. «Hay un consenso firme aunque no está aprobada al cien por cien», dijo sobre la próxima reducción de la velocidad en vías secundarias. Los conductores tendrán que estar más atentos a su velocímetro cuando circulen por carreteras de doble sentido, porque en unos meses su coche no podrá sobrepasar los 90 km/h., en lugar de los actuales 100 km/h.

«Hay un consenso social de que el diferencial entre las autopistas y autovías y las carreteras convencionales de 20 km/h que no es razonable», explicó ayer Fernández Díaz, tras participar en el Barcelona Tribuna. Para el ministro hay tres opciones para mejorar el sistema: elevar la velocidad de autopistas y autovías, reducir la de las carreteras secundarias o crear un sistema mixto que pueda combinar ambas opciones. Por el momento, explicó que le parece «bastante razonable» que se reduzca la velocidad en las carreteras convencionales, donde hay un índice de siniestralidad superior. De acuerdo con los datos provisionales de 2011, transcurridas 24 horas del accidente, 1.166 personas fallecieron en las vías de doble sentido. Una cifra que se ha reducido en más de la mitad desde 2001 gracias a las campañas de sensibilización y a la mejora de los firmes.

Más de 150.000 kilómetros de la red viaria española son de carreteras secundarias y «los accidentes que se producen en estos tramos son los más letales. Es una medida que llevamos esperando mucho tiempo», explica Francisco Toledo, director del grupo Inforse (Innovación en Ferrocarril, Seguridad vial y Ergonomía) de la Universidad de Valencia. Este equipo especializado lleva años analizando la evolución de la seguridad vial en las vías españolas y considera que gracias a esta iniciativa, «la mortalidad podría reducirse hasta en un 20 por ciento». Las carreteras en las que se quiere reducir la velocidad suman una serie de características como



LA RAZON
MADRID

19/06/12

Prensa: Diaria
Tirada: 165.148 Ejemplares
Difusión: 118.466 Ejemplares

Cód: 59009295

Página: 41

Sección: SOCIEDAD Valor: 8.903,00 € Área (cm2): 581,6 Ocupación: 61,13 % Documento: 2/2 Autor: Núm. Lectores: 276000





Fallecidos en vías secundarias
(*) Datos provisionales a 24 horas del accidente

3.395	2001
3.327	2002
3.418	2003
2.920	2004
2.802	2005
2.600	2006
2.471	2007
1.979	2008
1.670	2009
1.514	2010
1.166*	2011

Fallecidos en todas las vías urbanas e interurbanas

4.543	2001
4.435	2002
4.480	2003
3.841	2004
3.652	2005
3.367	2006
3.082	2007
2.466	2008
2.130	2009
1.928	2010
1.479*	2011

Infografía LA RAZÓN

NECESIDAD

«La diferencia de 20 km/h entre autopistas y redes secundarias no es razonable», dice el ministro

BENEFICIOS

Según los expertos, la mortalidad podría reducirse un 20 por ciento

«radios de curva relativamente peligrosas» que provocan un mayor número de accidentes. Del mismo modo, «los conductores deben tener una especial pericia a la hora de adelantar a los vehículos pesados». «Es una medida positiva porque se adecúa a la velocidad real de los conductores y existe suficiente seguridad para que no se incremente la accidentalidad», concluye Toledo.

En este aspecto coincide Raimundo García Cuesta, presidente de la Asociación Española de Accidentología Vial. «Al reducir el límite a 90 km/h se iguala la velocidad de todo el mundo. Ésa es la situación ideal. Se elimina incluso la congestión», afirma. Así, García Cuesta recordó que, actualmente, en estas carreteras de doble sentido, si el arcén tiene un ancho mayor de 1,5 metros, el límite es de 100 km/h; y si es menor, el límite es de 90 km/h. Ahora bien, también se considera partidario de la velocidad variable «dependiendo de la intensidad horaria» de cada vía. De esta forma, «se busca seguridad, pero intentado establecer un equilibrio». En todo caso, cree que reducir el límite a 90 es un «mal necesario» que compensa algunas carencias derivadas de la crisis, como es la «inversión en el mantenimiento de las carreteras», que se ha «desplomado» en los últimos tiempos.

Por parte de la Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico (DIA), el apoyo a esta medida es «absoluto». Francisco Canes, presidente de DIA, cree que la disminución podría ayudar a varios fines: reducción de los accidentes y su gravedad; contribución a la mejora de la seguridad vial en general; mejorar la calidad medio ambiental; reducción de la factura energética... «Ésta es una propuesta que DIA viene realizando desde hace tiempo y que, con el tiempo, se verá su bondad y sus beneficios», añadió Canes en un comunicado.

Otras causas

Mucho más crítico se mostró ayer con la medida Automovilistas Europeos Asociados (AEA). Su presidente, Mario Arnaldo, recuerda que su asociación ya rechazó la medida cuando fue planteada por Pere Navarro, anterior director de la DGT, el pasado mes de agosto. ¿El motivo? «El exceso de velocidad no es la principal causa de accidentes en este tipo de vías; es el choque frontal por adelantamiento», afirmó ayer a este diario. Además, señala, «la velocidad real a la que los españoles han circulado por estas vías es inferior a 90 km/h».

Por otra parte, Arnaldo cree que la red de carreteras secundarias «es actualmente un reino de taifas», en el que las señalizaciones se han realizado con criterios dispares, dependiendo de cada comunidad autónoma, ayuntamiento o diputación.