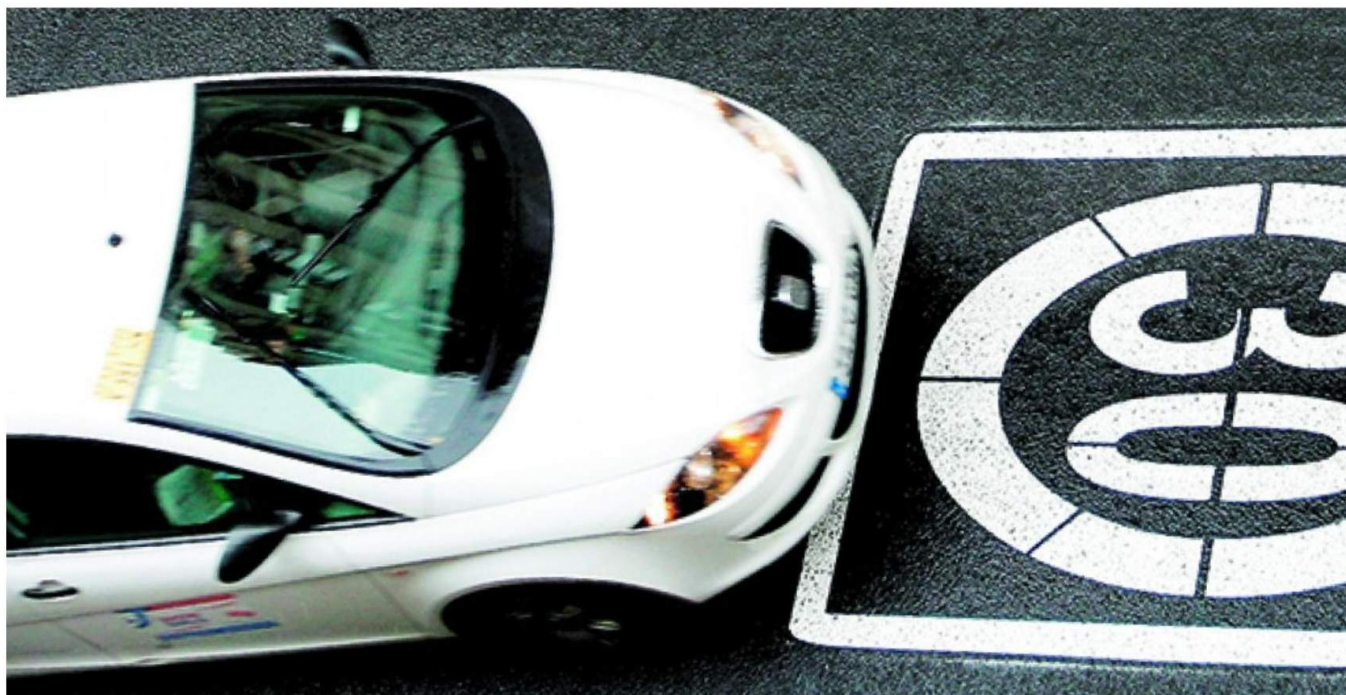




España circula lento

Los límites de velocidad bajarán en 2015 en el 90 por ciento de las vías entre 10 y 20 km/h con la aprobación del nuevo Reglamento de Circulación

R. Ruiz

MADRID-Si es de los que les gusta pisar el acelerador, vaya pensando en levantar el pie en 2015. El nuevo reglamento de Circulación, ahora en período de estudio en el Consejo de Estado, estará aprobado previsiblemente nada más arrancar el nuevo año y eso lleva consigo una bajada de los límites de velocidad.

La Asociación Española de la Carretera calcula que los nuevos límites alcanzarán al 90 por ciento de la red viaria ya que la nueva normativa alcanzará a los 145.000 kilómetros de la red convencional de carreteras, que es a la que conciernen principalmente los cambios y en la que se producen el 80 por ciento de los fallecidos en accidente. En este tipo de vías en las que hay una única calzada con un carril en cada sentido de circulación el límite genérico bajará de 100 a 90 km/h, aunque aquellas en las que no está señalizado ni el eje ni el borde el límite máximo estará en 50 km/h. En las que tienen pintado sólo el eje o el borde se reducirá de 90 a 70 el límite y en las que cuentan con

ambas marcas viales se baja de 100 a 90 km/h el límite al que se podrá circular.

En ciudad también hay cambios. El límite bajará de 50 a 30 km/h para las calles con un carril por sentido o un solo carril, que son una buena parte de ellas.

La nueva circunstancia que afecta a un parque de vehículos de 4.272.000, que realiza 42 millones de desplazamientos al cabo de un año no es bienvenida por todo el sector. Jacobo Díaz, director general de la Asociación Española de la Carretera, cree que «los nuevos límites no se deberían aplicar de forma generalizada. Igual de escrupulosa que la DGT ha sido a la hora de pensar en subir el límite a 130 km/h en algunas vías, para las que establece condicionantes, se debería ser a la hora de justificar la reducción de la velocidad (un factor que está presente en el 22 por ciento de los accidentes con muertos)». «Lo que aún no está demostrado es que a menor velocidad vayamos a tener menos

accidentes, aunque está claro que sí menos letalidad y gravedad en un siniestro. El cambio a la baja no está suficientemente justificado». Tampoco están a favor de la medida los fabricantes de automóviles. «Si el objetivo es bajar la velocidad para conseguir que haya menos emisiones, podemos decir que ahora los coches están prepa-

ta por «renovar el parque automovilístico con coches nuevos que pueden aportar más seguridad por la tecnología que introducen», manifestó un portavoz.

En la misma línea se ha expresado Pedro Javaloyes, portavoz de Dvuelta. «Aún sabiendo como sabe la DGT que la incidencia del exceso de velocidad en los accidentes con víctimas es inferior al 1,5%, se bajan los límites y se endurece la represión por este motivo. El resultado es que España ya es el «país tortuga» de la UE. La rebaja generalizada de límites sólo busca un efecto a corto plazo: el miedo a la multa, y a ver si así se le arregla un muy

El detalle

Conductores envejecidos

► No sólo tenemos un parque móvil más envejecido circulando por la carretera, sino que también la DGT ha observado un envejecimiento paulatino de la población con permiso de conducir. El 13,6% de los conductores tiene 65 años o más. Los que tienen un permiso inferior a cinco años han pasado del 24,8% en 2008 al 17% en 2013.

rados para emitir un 90 por ciento menos de partículas y de óxidos de nitrógenos y hasta un 25% menos de CO₂ y si lo que se pretende es aumentar la seguridad en las ciudades, somos más partidarios de la reeducación que de la prohibición porque tiene unos efectos más duraderos a medio y largo plazo». Así que Anfaca pue-

mal año en cuanto a siniestralidad. La DGT debe garantizar la movilidad y la seguridad, no sólo la certeza de que conducir supone un hecho impositivo en sí mismo: el de las multas. El modelo se agota».

Javaloyes alertó ayer de que noviembre «ha sido el sexto mes del año (junto con marzo, abril



mayo y junio) con un aumento de muertos en carretera. Y no ha sido un pequeño incremento; los fallecidos en accidentes, sin contar con los producidos en recorridos urbanos, han crecido casi un 18%, al pasar de 91 en noviembre de 2013 a 107 en el mismo mes de 2014».

El club automovilístico RACE es partidario, más que de bajar los límites de velocidad, de «incentivar el uso de las autopistas de peaje con descuentos y subir la velocidad a 130 km/h, como otros países con baja siniestralidad». Al igual que los fabricantes, el RACE apuesta por la forma-

DIVERGENCIAS

Los ciclistas aplauden la «medida valiente» de la DGT, mientras otros la cuestionan

ción, la renovación del parque automovilístico y la inversión en infraestructuras.

El club automovilístico cree que precisamente se debería derivar el tráfico por las vías más seguras, como las de peaje, teniendo en cuenta que uno de cada tres conductores reconoce que no utiliza las autopistas por ahorrar dinero, especialmente ahora, en tiempos de crisis.

Una opinión muy diferente es la que tienen las víctimas de tráfico. DIA, la Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes cree que son buenas todas las medidas que incluye el reglamento general de

Circulación que ahora estudia el Consejo de Estado antes de recibir la aprobación final del Consejo de Ministros. «Pensamos que las medidas que se incluyen van a contribuir de una manera importante a reducir la siniestralidad en las carreteras españolas. La reducción de la velocidad pensamos que será una medida más que contribuirá a bajar la estadística de muertos y accidentes», explicó Sara Carbajosa, portavoz de la asociación.

Sobre lo que DIA se ha mostrado en contra es sobre la posibilidad de que en algunos tramos se pueda elevar el límite de velocidad a 130 km/h, aunque sería necesario que concurren circunstancias especiales, como que el tramo no registre accidentalidad, haya buenas condiciones climáticas y paneles de información variable que permitan informar al conductor.

Carbajosa opina que el nuevo límite, que habrá que ver en qué tramos se implanta, «puede confundir al conductor. Cuando salga de ese tramo puede ser que el usuario, por la inercia, circule a más velocidad porque nos se dé cuenta».

Los ciclistas también aplauden la «medida valiente» de la Dirección General de Tráfico. «Nosotros circulamos por vías secundarias y creemos que al reducirse la velocidad va a haber menos muertos», explica Alfonso Triviño, de la Asociación de Ciclistas Profesionales.

¿Una medida recaudatoria?

El análisis

Mario Arnaldo*



■ **La reducción de la velocidad en las vías convencionales, ¿es una medida eficaz?**

—No. Es más, tampoco está justificada esta medida ni desde el punto de vista de la reducción de los accidentes —por cuanto no es el exceso de velocidad sino los adelantamientos prohibidos la mayor causa de los siniestros en estas carreteras—, ni por razones de respeto a los límites de velocidad —que no se van a respetar por no ser creíbles—.

■ **¿Podrá la Administración ejercer el control efectivo de la velocidad con esta reducción?**

—Sí, pero va a aumentar de forma considerable el número de infracciones, ya que el automovilista no va a entender esa importante reducción de velocidad en carreteras donde hasta ahora y durante varias décadas se ha estado circulando a una velocidad de referencia.

■ **Por consiguiente, aumentará el número de multas a conductores...**

—Sin duda habrá más infrac-

ciones de tráfico. Con estas medidas, el único efecto que va a generarse no es una disminución de la siniestralidad sino un aumento considerable de la recaudación. La realidad es que la Administración casi ha agotado el coto de caza de las autovías y autopistas y ahora quiere ampliar su ámbito de acción a las carreteras convencionales.

■ **¿Ofrecerán las nuevas medidas credibilidad para los conductores que circulen por estas vías?**

—No, no aporta ninguna credibilidad. La reducción de velocidad de los actuales límites de 100 a 90, de 90 a 70 y de 50 a 30 en las carreteras que no tienen marca vial de separación, no está justificada. En ningún país de toda la Unión Europea

(UE) están vigentes estas velocidades tan bajas. Desde Automovilistas Europeos Asociados ya denunciábamos que el «caramelito veloz» que nos había anunciado el Ministerio del Interior con la idea de que iban a aumentar las velocidades es mentira.

*Presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA)