

La DGT prevé una Operación Retorno muy poco conflictiva

Tráfico no espera grandes atascos porque la vuelta de vacaciones se escalonará en siete días

E. M.

MADRID.- El regreso de las vacaciones será este verano uno de los más escalonados de los últimos años. La Dirección General de Tráfico (DGT) espera que el calendario y la creciente desestacionalización con que los españoles planifican sus vacaciones eviten la concentración en un solo día del regreso de miles de conductores sobre unas carreteras que ya este verano se han mostrado insuficientes para absorber el tráfico en fechas punta.

La DGT prevé que el número de desplazamientos desde la costa mediterránea hacia el centro de la Península se incrementa notablemente desde este mismo fin de semana, y espera que la circulación por las carreteras españolas siga siendo intensa durante el resto de la semana, hasta el domingo 4 de septiembre.

El organismo dirigido por Pere Navarro aseguró que al menos durante este fin de semana no será necesario desplegar un dispositivo especial similar al que se utilizó, por ejemplo, el primer fin de semana de agosto aunque manifestó que se mantendrá alerta para activar medidas especiales en el caso de que la circulación en las carreteras se complique especialmente.

Además de la intensificación de los controles de consumo de alcohol al volante y de velocidad, los atascos han sido la nota predominante en los desplazamientos llevados a cabo por miles de españoles este verano. Especialmente difícil fue el regreso desde la costa mediterránea a Madrid el pasado Puente de Santiago, cuando el trayecto desde la costa valenciana a la capital de España por la autovía A-

3 llegó a durar 11 horas. Ante las protestas de los conductores, la DGT contestó que, dadas las infraestructuras existentes, los atascos son inevitables en días de desplazamientos masivos.

Según las estimaciones de la DGT, quedan al menos 700.000 vehículos que aún deben regresar desde las localidades donde pasan las vacaciones hasta Madrid y otras regiones de España que exigen el paso por el centro de la Península.

Paso del Estrecho

Las vías que registrarán un mayor incremento de la circulación son la A-3 (Madrid-Valencia) y la A-4 (Madrid-Cádiz), aunque la circulación en otras carreteras puede verse también afectada por la segunda parte de la Operación Paso del Estrecho, que supone el regreso al norte de Europa de miles de trabajadores magrebíes que cada año atraviesan España con destino a sus países de origen.

En el mismo fin de semana del año pasado, desde las 15.00 horas del viernes 27 de agosto hasta las 24.00 horas del domingo 29, se registraron 33 accidentes con víctimas mortales, con un total de 38 personas fallecidas. Con algo más de 2.100 muertos en el conjunto del año, el balance de víctimas en la carretera registrado hasta la fecha es ligeramente inferior al de 2004.

La DGT prevé que el próximo miércoles día 31 sea el de mayor tráfico de vehículos y pide prudencia a los conductores y recuerda que pueden informarse del estado de las carreteras en el teléfono gratuito.



El Euro Test destaca la mala señalización de las obras de la M-30, así como lo inadecuado de los desvíos. / ANTONIO HEREDIA

La M-30 gana el 'título' de carretera en obras más peligrosa de Europa

E. M.

MADRID.- La M-30, la vía de circunvalación más antigua de Madrid, tiene el dudoso honor de ser la carretera en obras más peligrosa del continente, según un estudio sobre la señalización de tramos de carreteras en obras realizado por clubes de automovilistas europeos.

En el informe, bautizado como Euro Test 2005 y llevado a cabo por la universidad alemana de Dresde -con la que han colaborado el Real Automóvil Club de España (RACE) y el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC)-, se han analizado 50 tramos de carretera de 11 países.

El objetivo es testar la calidad de la señalización vial, las condiciones de la conducción en el tramo, información a los conductores, características de la calzada y condiciones de tráfico en horario nocturno, informa Efe. España e Italia han sido los países con peores calificaciones de los 11 estudiados.

Los deméritos aportados por la vía de circunvalación madrileña son la falta de información sobre las obras, la estrechez de los arcones -que impiden que un vehículo pueda detenerse en caso de emergencia-, así como el inadecuado trazado de algunos de los desvíos. En concreto, el informe señala que algunos de estos trazados provisionales presentan giros imprevistos y fuertes pendientes, que obligan a efectuar bruscas maniobras y fuertes frenadas.

Los planes presentados por las autoridades madrileñas contemplan trabajos en 13 tramos de la M-30, que en algunos casos consisten en el soterramiento de amplias zonas de esta vía. Los trabajos tienen una duración prevista de más de dos años y el coste de los mismos ha sido estimado en 2.500 millones de euros.

El director de Gestión de Proyectos de Urbanismo del Ayunta-

miento de Madrid, Francisco Panadero, criticó que el documento compara la M-30 «con autopistas, no con vías de circunvalación de otras capitales», lo que habría sido «más homogéneo».

Panadero recordó que dicha carretera es una vía de circunvalación y que «carecía de medidas de seguridad, por lo que estamos llevando a cabo su reforma para resolver esas carencias», aunque reconoció que «no es una autopista y, por tanto, los arcones no pueden tener metro y medio de anchura».

Las conclusiones a las que llega el estudio son que sólo el 18% de los tramos de carretera analizados merece la calificación de «bueno», mientras que la gran mayoría (50%) se debe conformar con el aprobado raspado («acceptable») y un 6% es considerado «malo». Únicamente las obras en la A-1 austriaca obtienen la consideración de ejemplares.

PRUEBA

Diseño tradicional y mecánica puntiaguda

FORD FOCUS 2.0 145 CV 4P

PRECIO. 20.825 euros.

MECANICA. De cuatro cilindros en línea, de gasolina. Cilindrada: 1.999 cc. Potencia: 145 caballos. Cambio: manual de cinco marchas. Tracción: delantera.

PRESTACIONES. Velocidad: 206 km/h. Recuperaciones: de 80 a 120 km/h en 4ª/5ª: 11,6/15,8 seg. Consumo medio: 8,7 l./100 km. Emisiones CO₂: 170 g/km.

⊕ Comportamiento. Habitabilidad.

⊖ Recuperaciones. Rueda de repuesto.

VALORACION. 8



JOSE LUIS CANO

En un mercado en el que los monovolúmenes tienen cada vez más adeptos y en el que siete de cada 10 turismos que se venden son de gasóleo, aquellos que opten por una berlina de corte tradicional empujada por un motor de gasolina serán tachados de *bichos raros*. Sin embargo, estos coches también cuentan con muchas novias. Estos seguidos

res son conductores que necesitan espacio, prefieren el diseño de los tres volúmenes, buscan buenas prestaciones y un motor alegre que suba hasta regímenes imposibles en una mecánica diésel.

Un buen ejemplo de ello es el Focus de cuatro puertas y el propulsor de dos litros y 145 caballos, introdu-

cido en el Fiesta ST, C-Max, Mondeo y Mazda3. Esta mecánica sorprende por su excelente progresividad desde bajas revoluciones. Sin embargo, habrá que esperar hasta las 4.000 vueltas para sentir una verdadera patada, ya que la mayor parte de la fuerza del motor se entrega a revoluciones muy altas. Esta característica

convierte al Focus en un coche divertido para los amantes de los motores de gasolina, pero como contrapartida le vuelve remolón en los adelantamientos. El cambio de sólo cinco marchas y con una cuarta muy larga tampoco ayuda en este sentido.

Donde realmente sobresale es en el apartado de velocidad máxima. De hecho este cuatro puertas es uno de los más veloces de su clase. El comportamiento es también digno de elogio. El conjunto formado por el excelente bastidor, las eficaces suspensiones y la rápida dirección roza la perfección.

Otra de sus grandes bazas es el amplio habitáculo. Los ocupantes de las plazas traseras gozan de un espacio para las piernas más propio del segmento superior que de un compacto. Algo similar ocurre con el maletero, de gran capacidad, aunque con muchos elementos de la carrocería a la vista. Aunque el equipamiento es alto, se echan en falta elementos opcionales como el control de estabilidad o la rueda de repuesto de dimensiones normales.

GM y D/C unen fuerzas para plantar cara a Toyota y a Honda

FRANCFORT (ALEMANIA).- General Motors (GM), el gigante mundial de la automoción, y DaimlerChrysler, el grupo automovilístico germanoestadounidense, han sellado un acuerdo para desarrollar una nueva tecnología para fabricar vehículos híbridos, anunció un portavoz de GM.

Los socios habían anunciado en diciembre un acuerdo inicial para desarrollar automóviles híbridos, en un intento por ponerse al nivel de las marcas japonesas Toyota y Honda, que ya comercializan vehículos con este tipo de propulsores con menores consumos y emisiones contaminantes.

«Ahora tenemos un acuerdo vinculante y definitivo para el desarrollo de un sistema completamente híbrido», dijo el portavoz. El pacto es efectivo desde el 22 de agosto.