

M2

EL MUNDO/LA REVISTA DIARIA DE MADRID
SÁBADO 14 DE OCTUBRE DE 2006



M-501

La Comisión Europea abre expediente por el desdoblamiento de la 'carretera de los Pantanos' al considerar que las obras alteran las características ecológicas de la zona /3

Mil accidentes en ocho meses



Un conductor salió ileso tras estampar su coche, el mes pasado, contra este muro de la M-30 Sur cerca del Puente de Vallecas. / J. M. ALONSO

La M-30 registra ahora más colisiones que antes del inicio de las obras, aunque no son graves al circularse más despacio /2



Los Monty Python madrileños

La compañía teatral Ron Lalá regresa al Alfil con su obra 'Mi misterio del interior', un monumento al humor irreverente /6

Tráfico. La circunvalación ha sufrido entre enero y agosto de 2006 más de 1.000 accidentes. La cifra supera a la de los años previos a que comenzaran las obras. La mayoría de los siniestros han sido leves y el número de víctimas ha bajado porque se circula más despacio

M-30: más de cuatro choques diarios

PABLO HERRAIZ

La situación de la M-30 va cada vez un poco peor. Y no estamos hablando de las obras, ya que algunas van terminando. Se trata de los accidentes, de esos golpes leves que nos arruinan la mañana o la tarde; por no mencionar las tragedias, que también las ha habido, y muchas.

Pero lo cierto es que casi todos los accidentes que se han producido en la circunvalación más caótica han sido leves. Las cifras hablan por sí solas: en los ocho primeros meses de este año hubo 1.051 colisiones en la M-30 (una media de más de cuatro al día). Casi 500 personas resultaron heridas leves en estos accidentes, mientras que 26 estuvieron graves y tres murieron.

La evolución de los choques en esta autovía (¿o es una calle?) ha sido, cuanto menos, curiosa. En 2003, es decir, antes de que empezaran las obras y con el Gobierno de Ruiz-Gallardón incorporado a mitad de año, la cifra estaba en 1.028 accidentes.

Esa cifra (siempre del periodo enero-agosto) era la que había cuando la M-30 estaba en su peor estado, pero antes de las obras. Al año siguiente, 2004, aún tardó un poco en empezar la reforma. Comenzó en octubre, y entre enero y agosto de ese año los accidentes bajaron a 858.

La cosa mejoró un poco. En octubre comenzaron las obras, llegaron los cortes de tráfico, algunos de ellos por sorpresa para todos (echar un ojo a las hemerotecas de 2004 y 2005 es de risa) y los accidentes crecieron hasta 886.

886 en 2005

Así lo atestiguan las cifras de 2005, año en que las obras habían alcanzado una madurez excelente: el nudo de la Paloma, el nudo Sur, Costa Rica, Conde Casal... Y aún quedaba por llegar lo mejor: la zona sur, la del río. En el periodo enero-agosto de 2005 se produjeron 886 choques, que dejaron 532 heridos leves, 34 graves y tres muertos.

Las cifras habían subido ligeramente respecto al año anterior, pero hay un detalle que remarca la oposición municipal socialista a través de su portavoz, Oscar Iglesias: «Desde que comenzaron las obras hay menos coches y la velo-

cidad es mucho más baja. Sin embargo, aunque haya menos coches, los accidentes suben cada vez más. Eso es fruto de la necesidad del Gobierno municipal de terminar las obras antes de las elecciones, aunque sea a costa de la seguridad de todos los conductores y de los trabajadores».

Sea por la razón que sea, lo cierto es que en los últimos tres años el aumento ha sido creciente, aunque también es cierto que la gravedad de los choques ha bajado. De hecho, frente a los 521 heridos leves de 2004 sólo hay 498 de este año; en 2003 hubo 44 graves y este año han sido 26...

Las penurias del sur

Para Iglesias, la razón de que haya menos heridos también se debe «al descenso de la velocidad media» de todos los coches, que ahora sorteando muros, señales, camiones y cambios de rasante como pueden. «Sigue siendo la autovía en obras más peligrosa de Europa, como ya se dijo el año pasado. La señalización es pésima», decía el portavoz socialista.

Este periódico realizó un recorrido por los 10 kilómetros de la M-30 sur (entre la carretera de Castilla y Puente de Vallecas, aproximadamente) para comprobar si ahora es esta la parte más peligrosa de la circunvalación. Desde que comienza el rally, por llamarlo de alguna manera, los conductores se enfrentan a todo tipo de pruebas.

En la misma incorporación a la M-30 desde la carretera de Castilla ya comienzan los problemas. En plena curva de incorporación hay un obrero con una señal que regula el tráfico. Es el primero de muchos. A partir de ahí comienzan los cambios de rasante y los estrechamientos de carril.

La cifra de accidentes graves ha bajado, sí, pero la de los leves se dispara. En las listas del Ayuntamiento que registran los accidentes se pueden ver los motivos aparentes del golpe. La cantidad de «choques con objeto fijo» es extraordinaria. Señales, muros, columnas, curvas imposibles... Cualquiera cosa sirve como objeto fijo. Entre esos objetos fijos está la foto de la página anterior, en la que un conductor salvó la vida de milagro tras estamparse contra un muro en



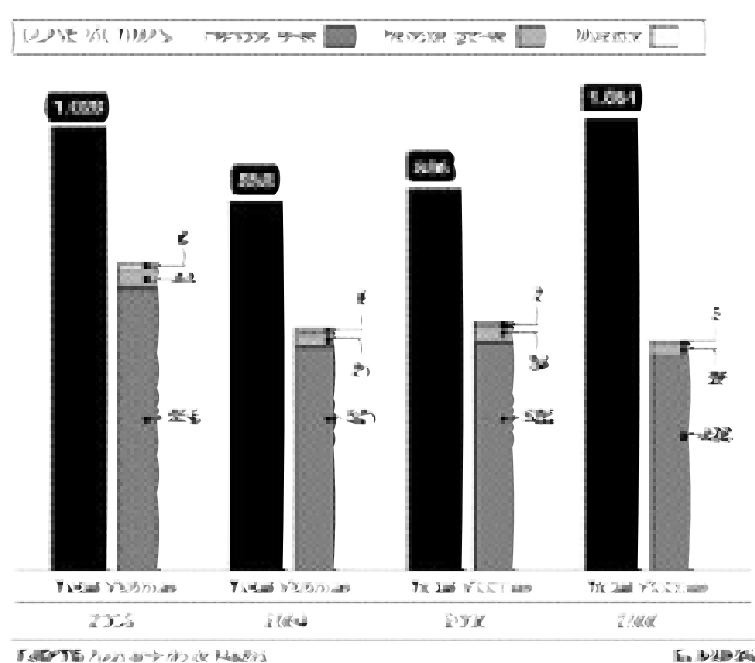
Una de las curvas peligrosas del sur de la M-30, junto al puente de Toledo. / JAIME VILLANUEVA



Desvío de carriles y cruce de camiones de la obra. / J. V.

Accidentes en la M-30

Periodo de 1 de enero al 31 de agosto de cada año



Puente de Vallecas. La zona sur está complicada, y lo seguirá estando hasta febrero del año que viene por lo menos, cuando terminarán la mayoría las obras del By-pass sur, el colector del By-pass, el enlace

con Embajadores y el colector de la M-30 sur. Luego quedan los soterramientos para hacer el parque del Manzanares, pero eso se alargará hasta después de los comicios del año que viene.

Quejas al Defensor del Pueblo

El Defensor del Pueblo, Enrique Múgica, ha recibido numerosas cartas de quejas ciudadanas sobre las obras de la M-30 y reconoce el «padecimiento general de la ciudadanía y en particular de los vecinos más afectados por razones de localización o de tránsito». Las cartas están relacionadas con «molestias, interés personal de las autoridades en la ejecución rápida de las obras a toda costa, ruido incluso nocturno, polvo en suspensión en el aire, viales cortados sin previo aviso, falta de información, aparición de enfermedades respiratorias y de otros tipos, incluso quejas sobre aspectos de diseño de las obras». Afirma también que ha llegado a «la conclusión de que el Ayuntamiento ha sido parco en los cauces de participación ciudadana», informa Efe, y que «la intención no puede reducirse al mero interés electoralista de las autoridades, pero tampoco cabe aceptar que la preparación y el curso de la gestión estén resultando cómodos y fluidos».