



La AP-7 coloca tres radares en el 'top five' de prolíficos.
De los cinco cinemómetros que más multan en la provincia, tres están en la autopista AP-7, a su paso por las Terres de l'Ebre: Amposta, Ulldacona y L'Ampolla.



Los radares que triplican las multas que ponen.
El radar de tramo de la A-7 en Tarragona, en el trayecto entre Les Gavarres y las instalaciones del Nàstic, ha triplicado sus multas: de las 10.317 a las 33.104 en un año.



Récord, un año más El radar más letal de la provincia caza a 239 'fitipaldís' al día

La cacería del radar que da la bienvenida a Catalunya continúa. Es una entrada poco amable por la provincia de Tarragona: un detector de tramo en la AP-7, entre Ulldacona y Amposta (Montsià), que controla la velocidad en la autopista entre los kilómetros 325,1 y 343,1. Son 18 kilómetros vigilados por cámaras que, si se cubren en menos de nueve minutos, comportarán una infracción por exceso de velocidad. Es el detector más prolífico de la provincia y el tercero de Catalunya y, a la sazón, una auténtica gallina de los huevos de oro. En 2018 puso 87.451 denuncias por exceso de velocidad, lo que supone detectar una media de 239 'fitipaldís' al día, prácticamente diez en cada hora. El cinemómetro no deja de 'cazar' infractores: de los 55.893 de 2017 a los 87.451 de 2018. Se trata de un aumento de más de 31.000

multas, un incremento del 56%. Pero la dinámica va más allá de este radar letal, desde hace años el más prolífico de la provincia. Ocho de los diez radares más productivos del Camp de Tarragona y las Terres de l'Ebre han aumentado la cantidad de multas. El segundo en el ranking prácticamente ha triplicado su 'trabajo': de 10.317 multas a 33.104 en solo un año. Y es, nuevamente, otro radar de tramo, en este caso ubicado en Tarragona capital: tiene 4,1 kilómetros y cubre el concurridísimo tramo de la A-7 entre Les Gavarres y las instalaciones del Nàstic. Lleva algo más de dos años en vigor. 'Caza' a 90 conductores al día. En el tercer escalón del podio aparece otro radar de la AP-7. Cuatro del 'top ten' de 'multones' están ubicados en esa autopista a su paso por la provincia. La cuarta plaza es para otro clásico, un radar en Reus, localizado en el tramo de enlace entre la C-14 y la T-11, en un segmento de la antigua N-420 en pendiente dirección Tarragona. Puso 19.911 multas, 7.646 más que en 2017.

301.378

● En la provincia los radares pusieron 301.378 multas por exceso de velocidad en 2018. Es un incremento de un 36,5% sólo en un año. En 2017 hubo 191.376 expedientes.

87.451

● Tres de cada diez multas en Tarragona las pone un radar: el cinemómetro de tramo de la AP-7 a la entrada a Catalunya por el Ebre: 87.451 conductores 'cazados' en un año.

14

● Durante 2018 hubo 14 fallecidos más en la provincia de Tarragona: se pasó de los 51 muertos a los 65. Es un aumento del 27%, superior al que registró Catalunya (15%).

...pero los muertos en la carretera crecen un 27%

multas por exceso de velocidad en Catalunya aumentaron un 37% en 2018, respecto de las impuestas en 2017, si bien la actividad sancionadora de los radares situados en Lleida bajó un 18,2%. En el resto se registraron aumentos significativos: un 90% los de Barcelona; un 36,5% los de Tarragona y un 2,7% los de Girona.

El pasado año, 177 radares fijos del SCT sancionaron a 1.033.180 conductores por sobrepasar los límites de velocidad en las carreteras catalanas. Cerca del 40% de las infracciones se capturaron en autopistas libres y autovías (394.407). En las carreteras convencionales se contabilizaron 427.671 infracciones y en las autopistas de peaje 211.102.

«No obstante —según señala AEA en su informe— llama la atención el elevado número de denuncias formuladas por exceso de velocidad en las autopistas de peaje catalanas (211.102) que suponen el doble de las impuestas en el resto de autopistas de peaje de España. Por provincias, AEA revela que los radares fijos que

Los radares más productivos de la provincia

Ubicación	2018	2017
Amposta (AP-7, km. 325)	87.451	55.893
Tarragona (A-7, km. 1.159)	33.104	10.317
Ulldacona (AP-7, km. 337)	32.598	21.237
Reus (N-420a, km. 879)	19.911	12.265
L'Ampolla (AP-7, km. 308)	19.796	14.790
L'Ametlla de Mar (AP-7, km. 294)	17.828	22.505
Tarragona (A-7, km. 1.163)	16.764	22.988
Tarragona (C-31B, km. 8)	13.867	5.377
Reus (T-11, km. 2)	10.284	8.115
Reus (T-11, km. 5)	9.998	7.324

Fuente: Automovilistas Europeos Asociados (AEA)

más multas impusieron fueron los de Barcelona, con 453.618 sanciones (43,9%) y Tarragona, con 301.378 sanciones (29,1%) Los que menos, los de Girona con 184.524 sanciones (17,8%) y Lleida, con 93.660 (9%).

Trànsit admite que la política de radares siempre está en revisión y reconoce la preocupación por los incrementos de la siniestralidad. El propio director del SCT, Juli Gendrau, en el Anuari Estadístic

d'Accidents de 2018, admitía que «tenemos que lamentar un repunte de un 15% de víctimas mortales» y define los datos como «preocupantes». A su vez, Gendrau afirma al *Diari* que desde 2018 ha habido más mano dura para intentar contener las cifras de siniestralidad: «No nos hemos escondido. A principios del año pasado notamos un fuerte aumento de la siniestralidad, del 72%, respecto a 2017. Eso había que

pararlo y se consiguió. Una de las medidas del plan de contención fue que Mossos comenzara a actuar en puntos concretos de siniestralidad y se mejoró».

«Aumento de la movilidad»

El máximo responsable de Trànsit habla también de «un aumento de la movilidad en 2018, en los fines de semana» y defiende la capacidad de disuasión en aquellos puntos donde hay cinemómetros, aunque no en todos: «Allí donde ponemos controles se contiene la siniestralidad. Donde hay radares las víctimas bajan de media un 60%. Es verdad que hay radares donde eso no se cumple, es cierto, y lo iremos revisando para ver en qué lugares no tiene efecto. El objetivo de un radar siempre es reducir la siniestralidad».

Gendrau habla de «un cierto cojín de la tendencia reductora» pero también coloca el objetivo en el año 2020 y el compromiso de reducir un 50% los fallecidos de 2010. El conseller de Interior, Miquel Buch, diagnosticaba así la situación: «La situación de post-

crisis, con un aumento de la movilidad, ha ido acompañada desafortunadamente de una cierta relajación en la conciencia cívica de la seguridad vial».

Gendrau alude al factor humano y, en concreto, al «aumento del consumo de alcohol y drogas entre las víctimas mortales» y al crecimiento del número de personas que, en los accidentes, no llevan atado el cinturón de seguridad. Por tanto, la administración achaca estos aumentos a una mayor laxitud por parte de la población que habrá que combatir no sólo con sanciones. «El radar y el control es una manera de actuar a corto plazo, pero también hay que hacer un trabajo de estructura, de mejora de las carreteras y de prevención y concienciación», dice Gendrau, que añade: «Hay cosas que parecía que estaban muy asimiladas y hemos visto que no lo están. De los accidentes con víctimas, hay un aumento del 10% que no utilizaban el cinturón. También las distracciones tienen incidencia. Provocan uno de cada cuatro accidentes».