



# RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:27-2-08

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - [www.catpress.cat](http://www.catpress.cat) - [comunicacio@catpress.cat](mailto:comunicacio@catpress.cat)

# GRAN BARCELONA

**Mercats**  
L'ajuntament presentarà avui un programa de promoció de la salut a través dels mercats municipals.



REFORMA D'UN ACCÉS A LA CAPITAL CATALANA

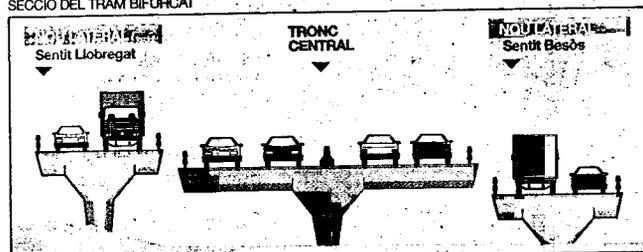
# La Ronda Litoral s'ampliarà al Morrot amb 4 carrils en viaductes

BCN i Foment consensuen un projecte per descongestionar la via al seu pas pel port

Els nous vials uniran els dos costats de Montjuïc i el tronc central sols permetrà travessar la ciutat

## L'AMPLIACIÓ DE LA RONDA LITORAL

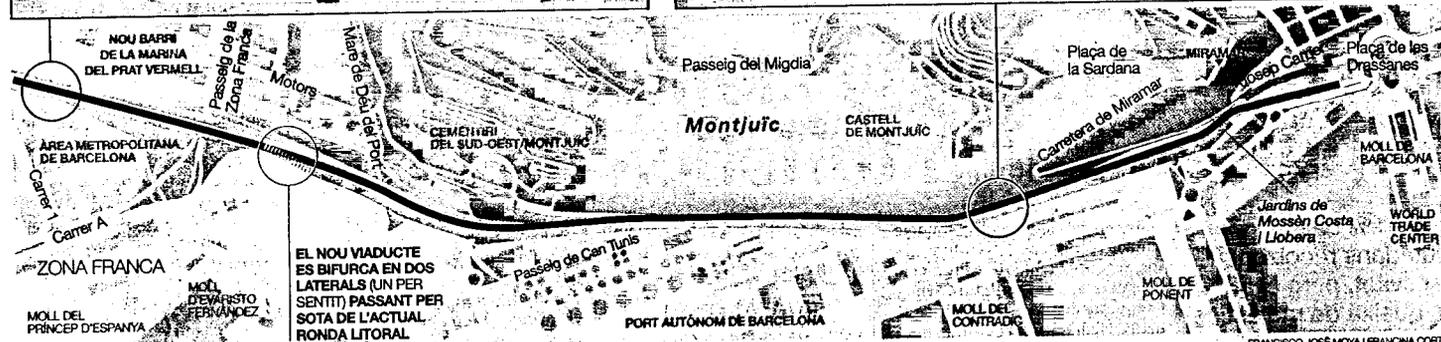
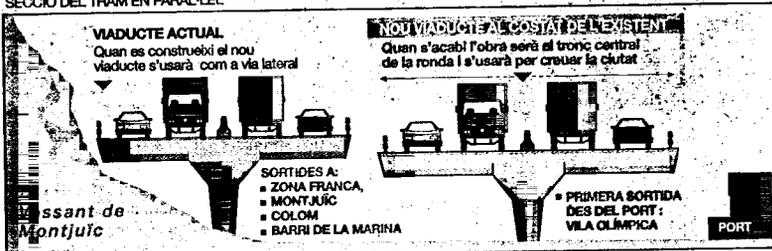
SECCIÓ DEL TRAM BIFURCAT



RONDA ACTUAL (DOS CARRILS PER SENTIT)

AMPLIACIÓ (DOS CARRILS MÉS PER SENTIT)

SECCIÓ DEL TRAM EN PARAL·LEL



Font: Ajuntament de Barcelona

FRANCISCO JOSÉ MOYA / FRANCOJA CORTES

XABIER BARRERA / ALBERT OLLÉS  
BARCELONA

La solució al coll d'ampolla que es forma gairebé diàriament a la Ronda Litoral entre l'accés al port i el Morrot ja compta amb un projecte consensuat entre l'Ajuntament de Barcelona i el Ministeri de Foment. El pla, que s'ha estat negociant dos anys, permetrà guanyar dos carrils per sentit amb la construcció d'un segon viaducte -al costat de l'actual- pel qual transcorrerà un lateral amb quatre files (dues cap al Llobregat i dues cap al Besòs).

El projecte l'han desenvolupat els departaments municipals de Mobilitat i Infraestructures, amb l'assessorament de l'agència metropolitana Barcelona Regional i la supervisió de Foment, i afectarà un tram de 3,4 quilòmetres de longitud. A la part més complicada del traçat, la que passa entre la muntanya i el port, els carrils del lateral no transcorreran separats, una a cada costat del tronc central, sinó que compartiran espai, com en un carrer de doble sentit.

Una vegada es culmini, l'espectacular pont -ubicat al costat de mar

de la ronda- es destinarà per als carrils troncats; mentre que l'actual albergarà els laterals. El nou troncal tindrà dos carrils per sentit però es dotarà de la plataforma de l'amplada necessària per, si es decideix en un futur emprendre l'esperada ampliació de la ronda al Moll de la Fusta -l'altre punt crític d'aquesta via-, crear nous carrils a costa de sacrificar voral.

Els dos viaductes seguiran en paral·lel, i a diferent altura, fins a arribar al barri de la Marina del Prat Vermell, on la construcció que allotjarà els laterals anirà baixant de cota fins al nivell del terra. En aquest punt, els nous carrils passaran a ser pròpiament laterals perquè cada sentit s'alinearà amb el seu corresponent del central.

**QUATRE CARRILS SENSE LATERALS /** La primera intenció de Foment, propietària de la via fins al Morrot i responsable de les obres, va ser ampliar el tronc central a quatre carrils per sentit, sense laterals. Això hauria provocat un altre coll d'ampolla a causa que el següent tram, del qual és titular l'ajuntament, compta amb només dos.

Finalment, de comú acord entre les dues administracions i amb coneixement del Port de Barcelona, es va optar per la fórmula utilitzada en altres punts de les rondes. Això és, construir uns laterals que mantindran en quatre els carrils però que permetran evitar l'embut de Ciutat Vella i també sègreger el trànsit segons l'origen i destí.

La peculiar configuració de Barcelona, al costat del mar, provoca que a la Ronda Litoral confuïxin tot tipus de trànsits, des de l'interne, que es desplaça entre dos punts de la capital, al metropolità i, fins i tot, el de bypass, és a dir, dels vehicles que no tenen ni origen ni destí en l'àrea metropolitana i només busquen travessar la ciutat.

En el pla de mobilitat previst, el flux intern farà servir els laterals mentre que el trànsit de bypass seguirà pel tronc central. Amb aquest objectiu es tancaran els accessos a la Ronda Litoral des del Morrot, tant l'entrada de Miramar com la sortida que passa davant de la residència Stella Maris. D'aquesta manera, si s'agafen els carrils centrals la primera sortida des del port no arribarà fins a la Vila Olímpica.

## l'alternativa

### UN TÚNEL AMB MÉS SORTIDES

**TRAVESSAR SOTA MONTJUÏC**  
La vella idea de fer un túnel viari sota la muntanya de Montjuïc que permeti travessar-la, connectant el barri de la Marina del Prat Vermell i el seu entorn amb el centre de la ciutat, avança cap a la concreció definitiva. La idea publicitada l'any passat que el pas desemboqués al carrer de Lleida ha perdut força davant el col·lapse que causaria a la plaça d'Espanya, una zona que ja suporta una gran densitat circulatòria.

**DISPERSAR EL TRÀNSIT**  
L'alternativa en què treballen ara els tècnics municipals és la de crear més sortides abans del final del túnel per dispersar el trànsit per altres punts de la trama urbana.

La construcció del nou barri de la Marina del Prat Vermell -10.000 nous pisos en una àrea equivalent a 40 illes de l'Eixample- és un motiu més per incidir en una via ràpida i local. Els accessos d'aquest barri, al vessant sud de Montjuïc, al centre de la ciutat es portaran a terme, doncs, a través d'aquest lateral i mitjançant el futur túnel previst sota la muntanya.

El tram en viaducte no estarà semaforitzat, encara que s'hi limitarà la velocitat a 50 quilòmetres per hora, com a totes les vies de la ciutat, àrees de pacificació del trànsit a banda. Els carrils seran de tres metres d'ample, 50 centímetres menys que a l'actual troncal.

**SENSE AFECTACIONS NOTABLES /** Segons fonts municipals, un dels avantatges del projecte és que la seva construcció a penes provocarà afectacions al trànsit. En primer lloc es construirà el nou viaducte, que no interferirà la rutina de la Ronda Litoral. Quan estigui aixecat, es passarà el trànsit de la vella construcció a la nova i es procedirà a adaptar el pont actual als requeriments dels nous laterals.

# Badalona construirà un hotel davant el pavelló de la Penya

● L'edifici, al costat del nou centre comercial, tindrà 250 habitacions barates

DAVID PLACER  
BADALONA

**B**adalona construirà un complex hotelier de dues i tres estrelles al costat del nou centre comercial temàtic de bàsquet Màgic Badalona, que pren forma davant del pavelló olímpic de la Penya, al barri del Gorg, i que serà inaugurat a principi de tardor.

Els grups municipals van aprovar, en el ple d'ahir, la modificació d'un pla per permetre la construcció del recinte hotelier, al costat nord de l'autopista C-31, al Turó del Caritg. La modificació del pla descarta una residència per a esportistes prevista en el projecte inicial.

En comptes de la residència, l'em-

presa Accor aixecarà un edifici on operaran dos hotels de preus econòmics. «Ens han recomanat eliminar la figura de la residència perquè és més difícil de gestionar. Ja existeix un hostel a Badalona i hem preferit la construcció d'un hotel de dues i tres estrelles», va dir l'alcaldessa de Badalona, Maite Arqué (PSC).

El complex hotelier estarà ubicat entre l'avinguda del Caritg i el carrer de l'Arquitecte Fradera, al costat de l'antic escorxador. L'edifici, que pal·liarà el dèficit hotelier de la ciutat, tindrà 140 habitacions de tres estrelles, gestionades per la cadena Ibis i 110 habitacions de dues estrelles que seran administrades per ETAP, una altra hotelera barata.

El govern local creu que el nou centre comercial del bàsquet i el futur canal del port de Badalona, que s'endinsarà a la ciutat a pocs metres del pavelló olímpic, poden atraure un públic jove i esportista. «Per a aquests visitants, els hotels econòmics suposen una bona alternativa»,

va dir l'alcaldessa.

Malgrat la seva aprovació, les obres no tenen data d'inici, a causa de la construcció de la línia 9 del metro, que passa per aquests terrenys. Fins que no es culmini el túnel, no començarà la construcció de l'hotel.

**PASSEIG MARÍTIM /** L'ajuntament també va aprovar la construcció d'un passeig marítim entre el port de Badalona i l'estació de tren, una vella reivindicació ciutadana i de les autoritats locals. El projecte serà executat pel Ministeri de Medi Ambient i la mancomunitat de municipis.

Arqué va destacar que l'obra, que millorarà l'accessibilitat de vianants al port, no va rebre cap al·legació durant els dos mesos que va ser exposada al públic.

El ple municipal també va aprovar la construcció d'una biblioteca de 800 metres quadrats al barri de Canyadó, que serà la sisena que tindrà la ciutat. ■

EL FUTURO DE LAS DOS COMPAÑÍAS MANTIENE EN VILO AL SECTOR INMOBILIARIO ESPAÑOL

## Colonial espera la oferta de Dubai y Habitat queda contra las cuerdas

El grupo controlado por Luis Portillo y Nozar se prepara para que el fondo árabe anuncie hoy la compra del 51% del capital, que podría incluir condiciones. Paralelamente, los bancos ponen en jaque a la inmobiliaria de Bruno Figueras.

J. SÁNCHEZ ARCE/P. RIAÑO  
Módulo Barcelona

Colonial y Habitat tienen hoy una cita inaplazable con su futuro. La espera mantiene en vilo a todo el sector inmobiliario español, cuya imagen y proyección exterior dependen, en buena medida, de lo que acontezca, en las próximas horas, en estas dos compañías.

A las 12 horas del mediodía, vence el plazo establecido para que el fondo soberano Investment Corporation of Dubai (ICD) formule una oferta de compra por las participaciones de los dos accionistas mayoritarios en la inmobiliaria: la de Luis Portillo (39,7%) y la del grupo Nozar (12,2%).

A la misma hora, expira el periodo fijado por Habitat para que todos y cada uno de sus 39 bancos acreedores suscriban el acuerdo de renegociación de su deuda, que asciende a 1.586 millones de euros. Si no consigue el visto bueno unánime de las entidades financieras, el grupo se verá abocado a presentar concurso de acreedores.

### Convenimiento

Fuentes próximas al accionariado de Colonial creen que ICD presentará hoy su oferta de compra, aunque estaría sujeta a varias condiciones, entre ellas, un acuerdo con los bancos acreedores, "salvo que el Comité de Inversiones de ICD cambie de opinión a última hora". Desde el momento en que Portillo y Nozar firmaron el acuerdo irrevocable de adhesión a la oferta el pasado 28 de enero, se ha venido barajando que el precio de la operación se situará en torno a 2,10 euros por acción.

De no alcanzarse el acuerdo con las cuatro entidades finan-



Luis Portillo, primer accionista de Colonial.

cias que suscribieron el crédito sindicado con la inmobiliaria (Goldman Sachs, Eurohypo, Calyon y RBS) el mercado espera un desplome de la acción de la compañía "hasta

el entorno de 1,10-1,20 euros por acción. El crédito sindicado de Colonial asciende actualmente a 6.000 millones de euros, lo que equivale al 70% de la deuda total del grupo.

### El tic tac del reloj

- A las 12 horas del mediodía de hoy, Colonial y Habitat dilucidarán su futuro. El sector inmobiliario vigila los acontecimientos.
- Colonial se prepara para que el fondo soberano de Dubai, anuncie hoy un acuerdo de compra por las participaciones de Luis Portillo (39,7%) y Nozar (12,2). Este acuerdo podría incluir condiciones, como un acuerdo con la banca.
- Simultáneamente, expira el plazo marcado por Habitat para renegociar su deuda. Si no hay unanimidad entre los bancos, habrá concurso de acreedores.



Bruno Figueras, presidente de Habitat.

Habitat, por su parte, agotará al máximo el plazo que ha dado a la banca para adherirse al acuerdo de refinanciación de su deuda. Deutsche Bank, Barclays y Rabobank tienen

en jaque a la inmobiliaria presidida por Bruno Figueras, ya que se niegan a firmar el pacto. Mañana jueves vencen los sesenta días de aplazamiento de la deuda que se pactaron y, a partir de ese momento, los acreedores podrán instar a la compañía a presentar la antigua suspensión de pagos.

Estos bancos no están de acuerdo con el plan de negocio elaborado por la inmobiliaria liderada por Bruno Figueras y piden un cambio de gestión, punto que ya figura en el acuerdo con el resto de bancos. A estos tres bancos hay que sumar Cajastur, Cajamar y BBK, que ayer comunicaron al grupo su intención favorable respecto al pacto. Estos seis bancos suman el 7% de la deuda de Habitat.

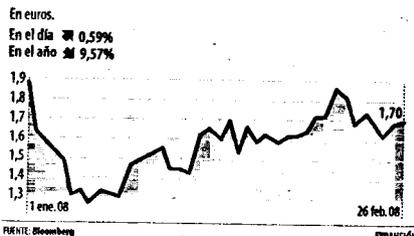
Joaquín Ayuso, consejero delegado de Ferrovial, accionista de Habitat con un 20% del capital, aseguró ayer que

El valor de los activos inmobiliarios de Parquesol cae un 3,3% en 2007

El valor bruto de los activos de la inmobiliaria Parquesol cayó en el año 2007 un 3,3% al pasar de 2.250,1 a 2.176,2 millones de euros, de acuerdo con la valoración elaborada por la consultora Savills y remitida ayer por la compañía a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). El motivo fundamental de este ajuste se debe a la depreciación de algo más del 6% en la valoración de los solares y terrenos, que ha pasado de 1.311,6 a 1.232,9 millones de euros. La consultora explica en su informe que los inmuebles se han valorado de forma individual, considerando su venta por separado y no como parte de una cartera de propiedades. Por esta razón, no se han tenido en cuenta deducciones o valores adicionales que pudieran negociarse en el mercado si la totalidad o parte de la cartera se vendiera al mismo tiempo. La caída en el valor de los activos comienza a ser una constante en el sector inmobiliario, ya sea por desinversiones o depreciaciones. Realia informó el lunes de que el valor de su cartera descendió un 0,7%, hasta 6.341 millones.

### Colonial prolonga su particular montaña rusa bursátil

Las acciones de Colonial se apreciaron ayer un 0,59%, hasta 1,70 euros, prolongando, un día más, la montaña rusa bursátil en la que se mueve la cotización de la inmobiliaria en las últimas semanas, mientras se espera una oferta en firme por parte del fondo soberano de Dubai. El pasado lunes, los títulos se apreciaron un 4,32%, mientras que las jornadas anteriores se tenían de altibajos: el martes 19 de febrero cayó un 7,14%, con una subida del 2,96% al día siguiente. Los dos últimos días de la semana pasada las



acciones de la inmobiliaria se tenían de rojo con descensos del 4,02% y del 2,99%. Desde principios de año (ver gráfico),

la cotización de Colonial se ha resentido un 9,57%, una caída inferior al descenso medio del Ibex 35 (-11,50%).

la compañía "no hará más de lo que ya ha comprometido". De este modo, se descartaría la posibilidad de que Ferrovial se haga con la deuda de los bancos que no quieran unirse al acuerdo de refinanciación.

Pág. 2 LA LLAVE  
Pág. 7 Cambios en BAA  
Pág. 64 Dubai y el Liverpool

Expansión.com

EMPRESAS

Revise la cotización de Colonial en: [www.expansion.com](http://www.expansion.com)

LA MATRIZ ESPAÑOLA REDUJO UN 48,5% SU BENEFICIO NETO, HASTA 733,7 MILLONES

# Ferrovial cambia de jefe en BAA

Stephen Nelson, consejero delegado del grupo aeroportuario, traspasará su cargo a Colin Mathews, con experiencia en energía y en el sector aéreo, tras la oleada de críticas en Reino Unido a la firma, que confía en refinanciar la deuda en los próximos cuatro meses.

FINANCIAL TIMES/EXPANSIÓN.  
Londres/Madrid

Stephen Nelson va a ser destituido como consejero delegado de BAA en el último episodio de las turbulencias en el equipo directivo del gestor aeroportuario desde su compra por Ferrovial.

La marcha de Nelson, que se mantenía en el puesto desde 2006, es la primera gran decisión instigada por Sir Nigel Rudd, tras ser designado presidente de BAA, a finales de agosto de 2007, en un intento de templar ánimos ante el clima de críticas por fallos en los aeropuertos de Heathrow, Gatwick y Stansted que controla en Londres.

Stephen Nelson será reemplazado por Colin Mathews, quien ha tenido experiencia en energía y el sector aéreo. Hasta el pasado otoño, era el primer ejecutivo de Severn Trent, el grupo británico de agua, que fue radicalmente reestructurado bajo su mandato.

En Madrid, el máximo accionista de BAA, Ferrovial señaló ayer que confía en refi-

la de tiendas aeroportuarias, World Duty Free (WDF), con las que podría obtener unos ingresos de 1.200 millones de euros que se destinarían a cubrir deuda de la compañía.

La compañía controlada por la familia del Pino registró una caída del beneficio en 2007 (su primer año de integración global de BAA) del 48,5%, hasta 733,7 millones de

euros, en línea con lo esperado por los analistas, que valoraron positivamente la reducción de la deuda neta en un 7,8% en 2007, hasta 30.264,9 millones de euros. Excluyendo

los proyectos de infraestructuras, el endeudamiento con cargo a la matriz se situó en 1.936,9 millones, un 36,8% menos que un año antes.

El menor beneficio neto se

debió al aumento del coste financiero de su deuda y a la reducción de los ingresos extraordinarios, relacionados con diversos cambios en el perímetro de consolidación del grupo. Si se descontaran estos últimos, el beneficio hubiera crecido un 12,2%, hasta 362,4 millones. La cifra de negocio, por su parte, creció un 18,4% en 2007, hasta sumar 14.630 millones, mientras que el resultado bruto de explotación (ebitda) se situó en 3.044 millones, con un alza del 31%.

Respecto a los cambios en el perímetro, de un lado, figuran varias desinversiones de participaciones en aeropuertos, las más importantes, las de los aeródromos de Budapest y Sidney; y, por otro, el inicio, por su filial concesionaria Cintra, de proyectos de infraestructuras de transporte por carretera en Irlanda, Grecia y Texas, con un impacto negativo en sus cuentas a corto plazo.

Para paliar en parte este efecto, Ayuso se mostró proclive a elevar (desde el 6,5% actual) hasta el 7,5% su participa-

**Ferrovial podría elevar hasta el 75% su participación en Cintra para consolidar fiscalmente el grupo**

nciar este mismo año la deuda de la filial BAA, a pesar del histórico parón que sufre el mercado de emisiones de deuda. Ferrovial prevé realizar esta operación entre los próximos tres y cuatro meses, a contar desde que la Autoridad de Aviación Civil (CAA) decida el mes que viene las tarifas del gestor aeroportuario británico para los próximos seis años.

Según el director general económico-financiero del grupo, Nicolás Villén, si el dictamen de la CAA es favorable, la situación de los mercados de capitales mejora y los bancos le apoyan, sería posible realizar la esperada emisión de bonos de BAA de 9.000 millones de libras (11.945 millones de euros) el próximo verano.

No obstante, el consejero delegado del grupo, Joaquín Ayuso, resaltó, durante la presentación de los resultados de 2007, que las condiciones actuales de la deuda de BAA vencen en 2011 y que Ferrovial tiene margen para desarrollar su plan de negocio sin anticipar dicha operación.

Paralelamente, la compañía confía en cerrar entre marzo y abril las ventas de la filial inmobiliaria de BAA, Airport Property Partnership (APP), y

**El mercado premió ayer la reducción de deuda con subidas del 8,6% y del 6,4% para Ferrovial y Cintra**

ción en Cintra, para consolidar globalmente el grupo, logrando así beneficios fiscales. A su juicio, tanto Ferrovial como Cintra están "infravaloradas" en el mercado.

El grupo también sufrió costes adicionales en sus cuentas por el plan de reestructuración de BAA (107 millones), cuya aportación al beneficio fue negativa. De igual modo, tuvo que asumir una deuda de 35 millones relacionada con la inmobiliaria Habitat (que compró su división inmobiliaria en 2006), y de la que es segundo accionista y unas provisiones por opciones sobre acciones de 126 millones.

BAA también contribuyó a que el grupo ya obtenga del exterior el 64% de su facturación total, frente a la tasa del 59% de un año antes.

Los títulos de Ferrovial subieron ayer un 8,6% en bolsa, y los de Cintra, un 6,4%.

Pág. 3 Los problemas de Habitat

**Expansión.com**

→ EMPRESAS

Consulte la cotización de Ferrovial en:  
[www.expansion.com](http://www.expansion.com)

**OHL**

## Inversión de 638 millones de euros en autopistas chilenas

■ La constructora española OHL invertirá 950 millones de dólares (638,4 millones de euros) para construir una nueva carretera, además de modernizar dos autopistas que la compañía presidida por Juan Miguel Villar Mir administra en la zona central de Chile. La nueva infraestructura unirá el sur de Santiago con la autopista hacia Valparaíso. El importe del proyecto asciende a 632 millones de dólares. OHL también modernizará la autopista que une a la capital chilena con el puerto de San Antonio, con una inversión de 215 millones de dólares en la construcción de terceras pistas. Un tercer proyecto contempla una inversión de 101 millones en la autopista entre Santiago y Los Andes.

# CATALUÑA

## Carriles especiales para coches con alta ocupación en los accesos a Barcelona

Más radares y controles de tráfico para reducir las muertes en la carretera

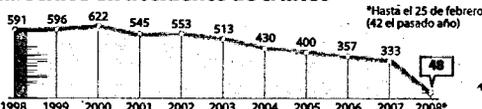
EL PAÍS  
Barcelona

Año 2000: murieron 622 personas en accidentes de tráfico. Año 2007: el número de fallecidos se había reducido a 333, una cifra que el Gobierno catalán sigue considerando elevada. Para reducirla aún más, el consejero de Interior, Joan Saura, presentó ayer una batería de medidas encaminadas a ello. Destacan el aumento de controles (fijos y móviles) sobre la velocidad y el consumo de drogas (incluido el alcohol) y la construcción de tres carriles VAO (para vehículos de alta ocupación) en los accesos a Barcelona. El número de personas debe ser determinado en cada caso.

Los tres carriles VAO forman parte de los incluidos en el plan de viajeros del Departamento de Política Territorial. Saura anunció ayer la licitación inminente de la C-58, entre Ripolllet y la avenida Meridiana. Los otros dos que le seguirían serían los de la B-23 (entre Sant Joan Despí y la Diagonal) y el de la C-31, entre Montgat y Badalona. Política Territorial tiene previstos otros dos: uno en la C-245, entre Castelldefels y Cornellà, y otro en la C-31, pero en el lado sur de Barcelona, entre El Prat y la plaza de Espanya.

De estos carriles, el de Ripolllet saldría a concurso este mismo año, señaló Saura, y estaría en fun-

### Fallecidos en accidente de tráfico



Fuente: Servicio Catalán de Tráfico.

El País

## Cárcel por conducción temeraria con un 'quad'

PERE RÍOS, Barcelona

Un año de cárcel y tres sin carnet de conducir. Ésa es la condena que ha impuesto una juez de Rubí por conducción temeraria a un hombre que realizó todo tipo de tropelías al volante de un quad y después lo *coigó* en la Red.

Ocurrió el 22 de abril de 2007 en la carretera de l'Arrabassada, en dirección a Sant Cugat. Por allí circulaba Jesús M. L., de 27 años con su quad, a más velocidad de la permitida, sobre dos ruedas laterales o bien haciendo *caballitos* con las dos ruedas traseras. Y no sólo eso, sino que también competía con otra motocicleta en adelantamientos con la línea continua e invadiendo

el carril contrario con coches y motos de cara. Una "forma manifiestamente temeraria", dice la juez, porque puso en peligro el pellejo de los conductores que se cruzaron con él.

Nada habría pasado si el conductor no hubiese alardeado en Youtube de sus *hazañas*. Pero la Asociación Nacional de Usuarios del Quad le denunció. Los Mossos lo identificaron y lo llevaron ante la justicia.

El conductor temerario acudió ayer al juzgado, pero esta vez se declaró culpable y el caso quedó cerrado. Como no tiene antecedentes, la juez le suspende la condena de cárcel a cambio de que no vuelva a delinquir en el plazo de dos años.

cionamiento a lo largo del año que viene. El anuncio sirvió para que Josep Rull, diputado de CiU, reclamara que se deje de anunciar esta obra (el primer compromiso de construcción data de 2004) y se haga de una vez.

Madrid tiene ya un carril VAO desde 1994 y funciona aceptablemente. Se halla en la N-VI (A Coruña). Costó 15.000 millones de pesetas y está situado en la parte central, informa Pilar Álvarez.

Además de estas vías, que agilizarían las entradas y salidas de Barcelona, Saura anunció mayor rigor en los controles de tráfico. Desde el aumento de zonas con velocidad controlada a un mayor número de controles en las carreteras con la intención de "combatir la velocidad inadecuada", que es la causa de un número importante de accidentes mortales. Paralelamente, se deberá, dijo Saura, mejorar la tramitación de las sanciones, de forma que sean realmente efectivas, y potenciar el uso de los "accesorios de seguridad pasiva", fundamentalmente el casco, en el caso de las motos, y el cinturón, en los turismos.

La reducción de los accidentes mortales de tráfico es constante desde 2000. No obstante, en lo que va de año se ha producido un repunte. Hasta anteaer, habían fallecido en las carreteras 48 personas este año, frente a las 42 de las mismas fechas de 2007.