

BALTASAR CONTRAATACA LAS MEDIDAS CONTRA LA POLUCIÓN QUE AFECTAN AL TRÁFICO EN EUROPA

LONDRES

El ecologismo no cuenta

RAFAEL RAMOS
Londres. Corresponsal

El límite de velocidad en Londres –y en toda Gran Bretaña– está determinado exclusivamente por consideraciones de seguridad, y no medioambientales. La velocidad reglamentaria en zonas urbanas oscila entre 30 y 50 por hora (45 y 75 kilómetros, respectivamente), dependiendo de lo pobladas que estén, de lo cerca que estén las viviendas de la carretera, de si hay colegios, comercios, hospitales y asilos...

Un viajero típico que llegue a Londres por carretera se encontrará que termina la autopista (donde el límite de velocidad oficial es 70 millas, pero existe una considerable tolerancia hasta 80 u 85 millas por hora, entre 120 y 130 kilómetros) y se convierte en el equivalente de una autovía o una ronda de acceso, donde el tope son 50 millas. Y cuando ya se entra en plena ciudad, el límite baja progresivamente hasta las 30 millas por hora.

Un reciente informe del Gobierno propone reducir ese límite a

tan sólo 20 millas (30 kilómetros por hora) en los pueblos y en los barrios más residenciales, con el argumento de que se prevendrían alrededor de un centenar de muertes al año. Pero hasta ahora no han entrado en el debate consideraciones de tipo ecológico, centradas aquí en el uso de gasolinas menos contaminantes –y más caras–, la potenciación del metro y el autobús, los impuestos a los todoterreno y el fomento de la bicicleta.

En Londres –y todo el Reino Unido– apenas hay agentes de tráfico deteniendo vehículos por exceso de velocidad. Los modernos *policías* son decenas de miles de cámaras repartidas por las calles y carreteras de todo el país, especialmente los puntos negros donde ha habido accidentes mortales y las zonas de obras, que fotografían la matrícula y envían a casa la multa y la notificación de pérdida de cuatro puntos en el carnet. Los responsables de Transporte van a modificar la reglamentación para que se castigue la velocidad excesiva de una manera flexible, dependiendo de en cuántos kilómetros por hora se sobrepasa el tope legal.●

AMSTERDAM

Apuesta por la velocidad variable

CARMEN MONTÓN
Amsterdam. Corresponsal

En la autopista A10, en la circunvalación de Amsterdam, se redujo la velocidad a 80 km sólo en la franja este por ser la más transitada y la más cercana al casco urbano. Además es el acceso al Coentunnel, el túnel que da salida de la ciudad a la Holanda del Norte. Lo que era experimento se ha convertido en norma de tráfico y no se ha ampliado a los otros carriles por ser éste el más problemático. Existen más entradas a ciudades con esta normativa, por ejemplo La Haya. El último experimento holandés en relación con el tráfico y me-

dio ambiente es el llamado *Dynamisch Snelheden*, velocidades dinámicas.

En las autopistas A58, A12, A1, en la entrada de las ciudades Tilburg, Gouda y Bussum, respectivamente se han colocado señales para limitar el máximo de la velocidad. Ésta varía según la situación. Los motivos son: amenaza de la contaminación ambiental y acústica y atascos. Camiel Eurlings, ministro de Transporte y Gestión del Agua, dio la luz verde el pasado 12 de junio al experimento y a finales de año estará la señalización lista. Si el experimento resulta positivo en los citados trayectos se aplicará por ley en la gestión del tráfico nacional.●

Las grandes ciudades apuestan por las velocidades flexibles según la situación para reducir la emisión de gases contaminantes

EUROPA NO CONTROLA A RAJATABLA



Tráfico. La velocidad en Roma está limitada a 50 km/h y en la periferia a 100 km/h

PARÍS

Limitación según el tipo de polución

LLUÍS URÍA

París. Corresponsal

Inmersa en estos momentos en un amplio debate nacional sobre la política medioambiental a realizar en los próximos años, Francia tiene sobre la mesa –entre muchas otras medidas– la propuesta de reducir en 10 km/h el límite de velocidad en las autopistas y carreteras del país con el fin de reducir las emisiones contaminantes. La iniciativa, caso de aprobarse, dejaría la velocidad máxima en 120 km/h en las autopistas, 100 km/h en otras vías rápidas y 80 km/h en las carreteras nacionales y departamentales. También se plantea gravar con una tasa especial a los vehículos más contaminantes, esto es, aquellos que emiten más de 140 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido.

La reducción de velocidad planteada no afecta, sin embargo, a las

aglomeraciones urbanas, donde la realidad es bastante más compleja. El organismo encargado de velar por la calidad del aire en París y la región de Île-de-France, Airparif, advierte en este sentido que “una velocidad baja conduce a emisiones más importantes de monóxido de carbono y de hidrocarburos, mientras que una velocidad alta conlleva emisiones más importantes de óxidos de nitrógeno”.

Por eso, la regulación de la velocidad en las grandes arterias de París y su área se cambia, de forma flexible, según el tipo y el nivel de contaminación del aire. Así, en el caso de una polución elevada por dióxido de nitrógeno (NO₂) y por ozono (O₃), la prefectura puede recomendar –y en un segundo estadio, obligar– a reducir la velocidad en 20 km/h en determinadas vías. No así si la contaminación es por dióxido de azufre (SO₂), en cuyo caso las medidas son de otro tipo.●

ROMA

Autovía gratuita a 100 km por hora

MIQUEL VILLAGRASA

Roma. Enviado especial

Roma y su periferia se relacionan de forma viaria con el Grande Raccordo Anulare (GRA), la autovía gratuita de forma circular de 68,200 km, cuyo primer tramo se inauguró en 1951. La máxima velocidad a la que se permite circular es de 100 km/h. En el resto de vías, éstas son las cifras: autopista, 130 km/h; carreteras estatales, 90 km/h; y por ciudad, 50 km/h. Lo gestiona el ANAS (Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali), organismo público que controla la red viaria estatal de la República Italiana: 20.216 km.

No es un secreto decir que los máximos de velocidad se superan en Italia, pese a los indicadores, la policía de tráfico y los elementos disuasores, como los controles por radar o el carnet por puntos. Que

se vulnere la velocidad permitida no quiere decir que la autoridad mire para otro lado, y si no, que se lo pregunten al hijo de José María Aznar, al que en julio del 2003 le retiraron el carnet por superar la velocidad permitida cuando conducía un Porsche en la autopista Florencia-Pisa-Livorno; el 1 de junio anterior se había puesto en vigor el carnet por puntos en Italia.

El GRA ya es un clásico para los romanos: en su filme *Roma* (1972), Federico Fellini lo presentaba como la antecámara del infierno. Las estadísticas revelan que no es una autovía sin accidentes: ente el 2001 y el 2003, hubo 1.368 incidentes de tráfico, con un resultado de 36 muertos y 1.974 heridos.

Dentro del círculo que describe el GRA, hay un atajo, la carretera *tangenziale*, que parte de la noche está cerrada al tráfico para que los vecinos que viven en sus alrededores puedan dormir.●