

LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN ► Debate por un plan polémico

La velocidad media en los accesos a Barcelona es de tan sólo 93 km/h

■ Según las últimas mediciones publicadas por Trànsit, sólo en la C-33 se circula por encima de 100 km/h de media. La velocidad lleva tres años bajando en los accesos

LUIS IZQUIERDO

MADRID. – La velocidad media a la que circulan los vehículos por los accesos a Barcelona durante las horas en que no hay congestión es de 93 kilómetros por hora, según los últimos datos hechos públicos por el Servei Català de Trànsit correspondientes al 2006. Esos son los registros de las estaciones de medición instaladas en los accesos, por lo que marcan la velocidad real de circulación al margen de cuál sea la limitación, establecida para las autovías y autopistas en 120 km/h en términos generales.

Si, como ha sucedido en el resto de España, la implantación del carnet por puntos ha logrado que la velocidad descienda también en Catalunya, la media en los accesos puede estar todavía más cerca de los 90 km/h. Únicamente en la C-33 la velocidad media superaba en 2006 los 100 km/h, pues el último registro fue de 108,3 km/h.

El Observatori de Seguretat Viària de Catalunya informa de que aproximadamente la mitad del tráfico que circula por los accesos lo hace en los momentos de congestión y la otra mitad cuando hay fluidez. Y explica que, durante los tres últimos años, en todos los accesos se ha producido una importante reducción de las velocidades, en algunos casos progresiva y en otros más irregular. La media en los accesos ha pasado de 96,2 km/h en el 2003 a los 93,2 kilómetros por hora del año pasado.

Esta apreciable reducción en la rapidez con que circulan los barceloneses que residen en la corona metropolitana se ha producido en paralelo a la progresiva instalación de radares de medición de la velocidad, pero sin llevar a cabo una modificación de los límites de velocidad.

El vicepresidente primero del Gobierno de la Comunidad de Madrid, Ignacio González, se refirió ayer a la decisión de la Generalitat de limitar la velocidad de los automóviles a 80 km/h en 63 kilómetros del área metropolitana afirmando que el plan madrileño de calidad del aire no incluye, entre sus más de 50 medidas, ninguna parecida.

También opinó ayer sobre la limitación adoptada por el Govern que entra-



ALEX GARCIA

Señal de prohibición en la C-58 en Montcada y en sentido Barcelona

rá en vigor en otoño el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, quien reclamó al Ministerio de Medio Ambiente que arroje algo de luz sobre cuáles son las medidas más eficaces para reducir la contaminación de las ciudades y cuáles carecen de validez. Por el momento, el Ayuntamiento se ha decantado por una normativa que prohibirá el acceso al centro de la ciudad a los vehículos que ten-

máximos autorizados. De forma implícita, sus reflexiones dejaban de lado mayores restricciones en los actuales límites de velocidad.

Por lo que se refiere a la *Estrategia española de cambio climático y energía limpia, Horizonte 2012*, aunque incide mucho en la mejora de la eficiencia y la reducción de las emisiones contaminantes del vehículo privado, no menciona en ninguno de sus puntos la reducción de las limitaciones de velocidad. Sí alude el documento a la potenciación de los cursos de conducción eficiente para conseguir una reducción en las emisiones por cada vehículo y a mejorar el grado de ocupación de los turismos en los desplazamientos de los días laborables.

La única ocasión en que surgió alguna clase de polémica sobre la posibilidad de reducir los límites de velocidad en el seno del Gobierno fue cuando, hace un par de años, la ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona, se mostró partidaria de que los conductores fuesen más despacio. El entonces ministro del Interior, José Antonio Alonso, zanjó el asunto negando que se estuviese estudiando ninguna reducción.●

Limitar la velocidad no figura en la estrategia estatal contra el cambio climático

gan más de diez años de antigüedad debido a su elevado grado de contaminación.

Responsables de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente han manifestado recientemente en jornadas y congresos la conveniencia de hacer que se cumplan los actuales límites de velocidad, pues algunas carreteras registran velocidades medias muy por encima de los

TRIBUNA

La última solución

PERE PRAT

Nadie puede negar que en términos teóricos un automóvil contaminará menos a 80 km/h que circulando a un ritmo superior. Pero, en la realidad, aplicar la limitación dictada por el Govern de la Generalitat debería ser la última de las soluciones posibles, puesto que puede tener un efecto contrario a la disminución de emisiones que se persigue. Y es que a tal velocidad, por ejemplo, muchos conductores renunciarán a poner la marcha más larga del cambio, con la sensible merma de eficiencia en cuanto a consumo de combustible y el consiguiente incremento de gases contaminantes que ello conlleva.

Si se toman como referencia los límites actuales marcados por el código de circulación, la velocidad de los vehículos debería ser considerada como una actriz secundaria en la película de la contaminación atmosférica. Hay otros aspectos mucho más relevantes que aportarían beneficios infinitamente mayores en cuestiones de ecología. Se podría empezar por destinar mayor esfuerzo inversor en la mejora de la red viaria con la finalidad de incrementar el flujo del tráfico y reducir las retenciones, que son el peor enemigo del medio ambiente. Este capítulo, precisamente, también juega en contra de la limitación de 80 km/h, que en determinadas horas puede ralentizar la circulación y colaborar al colapso.

Otra solución interesante podría ser impulsar beneficios fiscales para los vehículos que tienen un bajo impacto sobre el medio ambiente. Si se bajara el nivel impositivo de tales modelos, se despertaría el interés de los hipotéticos compradores y se premiaría el esfuerzo inversor realizado por los fabricantes para crear coches cada vez menos contaminantes. Colaborar con la industria de la automoción en el desarrollo de nuevas tecnologías debería ser también una prioridad para cualquier gobierno responsable que pretenda colgarse la medalla del respeto por la naturaleza.

Buscar fórmulas contundentes que promuevan el cambio de vehículo tendría un impacto incalculablemente superior a la reducción de la velocidad en el nivel de emisiones producidas en la carretera. No en vano, España es un

SE PODRÍA

empezar por destinar mayor esfuerzo inversor en la mejora de la red viaria

país que en el entorno europeo se caracteriza por la vejez de su parque motorizado, un factor que es sinónimo de contaminación. La clave sería sacar partido del meteórico progreso que están experimentando los coches, que en pocos años han reducido drásticamente la cantidad de gases con-

taminantes que salen por sus tubos de escape.

Y lo que resulta evidente es que contar con una buena red de transporte público interurbano alrededor de Barcelona ayudaría también a rebajar el impacto de los vehículos sobre la atmósfera. O si no que se lo pregunten a la infinidad de conductores que desearían dejar su coche en el garaje pero que no cuentan con ninguna otra alternativa de movilidad válida para llevar a cabo sus desplazamientos diarios.

Tras impulsar convenientemente todas estas iniciativas, tal vez sería conveniente también considerar la opción de rebajar la velocidad. Pero, por el bien de la atmósfera, ojalá fuera la última solución en el orden de prioridades.●

PERE PRAT, periodista especializado en motor

EXPOSICIONES DE ARTE

BALCLI'Smini
subastas a precios mini



julio 2007

subasta
martes 17 julio 16.30 h

exposición
9-16 julio
10 a 14 h y 16 a 20 h
domingo 15 cerrado

900€

broche Art Decó
oro, plata, diamantes y aguamarina

rosselló 227 t. 93 217 56 07
balclismini.com

Fuente de cáncer y de problemas respiratorios

Los efectos de la polución del aire en la salud humana van más allá de los problemas respiratorios. Las partículas en suspensión –los vehículos particulares son responsables de una gran parte de su emisión– son cancerígenas, afirma Nino Künzli, investigador Icrea del Institut Municipal d'Investigacions Mèdiques de Barcelona. El peligro de estas partículas se amplifica por el efecto del dióxido de nitrógeno. Otro de los gases contaminantes que llenan el aire es el ozono. Al respirarlo los alveolos pulmonares se oxidan, provocando una inflamación secundaria en el mismo pulmón que puede alcanzar el sistema vascular y afectar al corazón. Künzli explica que diversas investigaciones con niños en Los Ángeles demuestran que el correcto desarrollo de los pulmones depende de la calidad del aire. Por eso, las personas que viven en zonas contaminadas pierden capacidad pulmonar. A corto plazo, la polución del aire también puede causar infartos, además de incrementar el riesgo de trombosis. Las personas con asma también se ven perjudicadas por los humos perniciosos.●

“¿Velocidad ‘no inteligente’ en la primera corona?”

Por un error de redacción la tribuna firmada por el presidente del RACC, Sebastià Salvadó, publicada en la edición de ayer se titulaba “Un plan ineficaz”, texto que no se ajusta al propuesto por el firmante. El titular redactado por Sebastià Salvadó era “¿Velocidad ‘no inteligente’ en la primera corona?”, que nada tiene que ver con el que finalmente apareció publicado en la sección de Sociedad (página 32). El presidente del RACC subrayaba que comparte el espíritu que inspira el plan, es decir, mejorar la calidad del aire, y la mayoría de medidas que éste incluye excepto la que fija reducir la velocidad a 80 km/h en 63 kilómetros de vías rápidas de la primera corona de municipios de Barcelona. Y expresaba su voluntad de mejorar el plan con la frase final: “Todavía estamos a tiempo de mejorar”, que no aparecía en la edición de ayer por las limitaciones de espacio.