

# La velocidad en las carreteras que rodean Barcelona no podrá superar los 80 km/h

El objetivo de esta medida pionera en España es reducir un 30% la polución en tres años

MIQUEL NOGUER, Barcelona  
La Generalitat ha declarado la guerra a los malos humos. El Gobierno catalán prohibirá por decreto a partir de otoño circular a más de 80 kilómetros por hora por las vías rápidas

de Barcelona y otros 15 municipios de su área de influencia. Los expertos estiman que ello, junto a otras limitaciones sobre el tráfico en 25 localidades de la segunda corona metropolitana, reducirá un 30% en tres años las emisiones

de dióxido de nitrógeno y de micropartículas en suspensión. La iniciativa, que ya ha sido criticada por las asociaciones empresariales, se enmarca en los planes de la Generalitat para cumplir el Protocolo de Kioto.

El límite de 80 kilómetros por hora afectará tanto a autopistas como a autovías, una vez la Generalitat haya realizado la oportuna campaña de sensibilización y se haya modificado la señalización de estas vías. Aparte de la ciudad de Barcelona, l'Hospitalet y Badalona la zona más afectada por las restricciones de velocidad será el sur del área metropolitana, donde se encuentra el aeropuerto de El Prat y municipios residenciales como Castelldefels con un alto grado de movilidad.

Una segunda zona, la situada al norte del área metropolitana y que afectará ciudades como Sabadell, Terrassa, Sant Cugat o Granollers, las limitaciones serán menos severas por el momento. En palabras del consejero de Medio Ambiente, Francesc Baltasar, "se recomendará" a los conductores no superar los 90 kilómetros por hora. Eso será en una primera fase. Después, a partir de enero de 2009, también se limitará la velocidad a 80 kilómetros por hora los días en que los índices de contaminación sean más altos, sobre todo en periodos anticiclónicos y con viento escaso.

Estas limitaciones temporales, por días o por horas, se harán mediante las indicaciones de los paneles electrónicos instalados en las carreteras principales. En esta segunda zona se hallan vías de importancia como la autopista AP-7, que conecta con la frontera francesa.

Baltasar justificó estas medidas señalando que todos los estudios constatan que la principal causa de contaminación del área de Barcelona "no son los humos de la industria, ni de consumo de energía, sino el transporte terrestre". Coches, autocares y camiones ocasionan el 52% de las partículas suspendidas de menos de 10 micras y el 40% del dióxido de nitrógeno de la zona. Estos dos contaminantes se hallan en una concentración de 50 microgramos por metro cúbico en el área metropolitana. El límite permitido por la Unión Europea es de 40.

Ante la avalancha de críticas

## Plan de choque contra la contaminación atmosférica en Barcelona

### MEDIA DE DÍAS CON EXCESO DE MICROPARTÍCULAS POR AÑO



Las partículas de menos de 10 micrómetros (PM10), productos del polvo y de los coches, llegan al aparato respiratorio y circulatorio. Irritan la nariz, los ojos, agravan los casos de asma, cáncer y enfermedades circulatorias.

**Zona 1:** Los vehículos no podrán circular a más de 80 kilómetros por hora bajo ninguna circunstancia. Afecta, las rondas de Barcelona y autopistas como las de Barcelona al aeropuerto de El Prat o el primer tramo de la de Zaragoza.

**Zona 2:** Hasta diciembre de 2008 la velocidad máxima recomendada será de 90 kilómetros por hora. A partir de enero de 2009 la velocidad se limitará según las condiciones atmosféricas y niveles de contaminación. Afecta la autopista que comunica con Francia.

Fuente: Generalitat de Cataluña.

EL PAÍS

de los agentes económicos y asociaciones de automovilistas, Baltasar se mostró tajante. "El plan se hace para cumplir lo dictaminado por la Unión Europea" y añadió: "Si no se toman este tipo de medidas Cataluña no podrá seguir creciendo y no podrán autorizarse importantes proyectos empresariales".

El objetivo de fondo es reducir un 30% las emisiones de dióxido de nitrógeno y micropartículas en suspensión. En el caso de las micropartículas en suspensión, que llegan a los pulmones y afectan al aparato respiratorio, la Unión Europea permite superar el límite de

50 gramos por metro cúbico durante no más de 35 días al año. En la actualidad, y según un estudio de Ecologistas en Acción (Ver EL PAÍS del pasado 8 de julio), Barcelona superó este límite un total de 100 días en 2006. Madrid lo rebasó durante 182 días y Zaragoza, 167.

La prohibición de circular a más de 80 kilómetros por hora es la medida más llamativa de las 73 que forman parte del decreto aprobado ayer por la Generalitat y que también prevé inversiones de 279 millones para llevarlas a cabo. El Gobierno catalán está negociando con ayuntamientos y

otros entes públicos, como el Puerto de Barcelona o AENA, gestora del aeropuerto de El Prat, para adoptar medidas de reducción de los contaminantes. Así, está previsto sustituir la maquinaria energéticamente menos eficiente por otra con menor consumo. Ello afectará desde las grúas y vehículos de los estibadores del puerto hasta los vehículos de desplazamiento interno del aeropuerto.

A nivel doméstico, la Generalitat continuará con su plan de subvenciones para que los ciudadanos sustituyan los electrodomésticos menos eficientes por otros de nueva generación.

## Un modelo de éxito en Rotterdam y Viena

M. N., Barcelona

La ciudad holandesa de Rotterdam ya puso severos límites de velocidad en 2004 en un tramo de las rondas de la ciudad. Lo hizo un gobierno municipal de centro derecha y se apuntó un importante éxito. Se pasó de 120 kilómetros por hora a 80. En un año, las emisiones de dióxido de nitrógeno en este tramo se habían reducido un 25%, las de partículas en suspensión un 35% y las emisiones de dióxido de carbono disminuyeron otro 15%. Los accidentes, además, se redujeron a la mitad en este tramo.

Los resultados de esta experiencia son los que han inspirado al Gobierno catalán a tomar medidas drásticas. El área metropolitana de Barcelona se sumará así a la quincena de grandes ciudades europeas que han optado por la popular medida de forzar una reducción de la velocidad en las autopistas. Viena, París, Rotterdam, Munich, Francfort y Berlín fueron algunas de las precursoras.

En la experiencia de Viena se pudo comprobar como la emisión de micropartículas a la atmósfera se reducía en un 59% en el caso de los coches y hasta un 69% en los camiones ligeros. La reducción de velocidad fue allí desde los 130 kilómetros por hora hasta los 80.

Los técnicos de la Generalitat estiman que los indicadores dentro de tres años se situarán en una escala similar. Estos técnicos confían en que la reducción de la velocidad, lejos de crear más embotellamientos, los combatirá, pues reducirá los frenazos bruscos y los cambios de carril innecesarios.

Las dudas aparecen en los tramos de autopistas de peaje. La principal autopista de estas características en el área de Barcelona, la que viene desde Valencia para enlazar con Francia estará afectada por las medidas, pero sólo en el tramo libre de peaje. En cambio, si se incluye en la zona de restricciones los túneles de Vallvidrera que conectan el Vallès y Barcelona por la zona de Vallvidrera. Las negociaciones con las concesionarias todavía no han finalizado.

## Críticas de los empresarios

EL PAÍS, Barcelona  
La ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona, elogió ayer la decisión del Gobierno catalán: "Se trata de mejorar la calidad del aire para mejorar nuestra salud", dijo la ministra. Pero ello no impidió que las asociaciones empresariales salieran en tromba para criticar que no se pueda circular a más de 80 km por hora en los alrededores de Barcelona.

Las organizaciones empresariales Cecot, Fomento de Trabajo y la Cámara de Comercio de Barcelona señalaron que, a su juicio,

lo que más contaminación causa no es la circulación a altas velocidades, sino la congestión existente en Barcelona fruto del mal funcionamiento del transporte público en general y de las Cercanías de Renfe en particular. UGT y Comisiones Obreras consideraron la medida "insuficiente" ya que se debería acompañar de una ampliación en la oferta del transporte público y mejorar también las líneas de Cercanías. Asimismo, el Real Automóvil Club de Cataluña consideró que en el momento que los conductores

reduzcan la marcha para llegar a los 80 Km/h contaminarán más, y propuso que varían la velocidad en función de la congestión. El Comisariado Europeo del Automóvil (CEA) también criticó el decreto porque, pese a reconocer que puede mejorar los índices de contaminación, "puede empeorar la congestión en las entradas de las ciudades".

Por otro lado, la Asociación por la Promoción del Transporte Público considera que se "ayudará a minimizar las partículas contaminantes".

## Coches viejos en Madrid

R. M., Madrid  
El límite de velocidad impuesto por la Generalitat para luchar contra la contaminación es "una medida pionera, ya que el resto de planes son ridículos", según Ladislao Martínez, responsable de Energía de Ecologistas en Acción, que destaca que la Generalitat ponga límites a la velocidad y no se quede en recomendaciones genéricas.

El Ayuntamiento de Madrid, con peores índices de contaminación que Barcelona (y con tendencia a empeorar) presentó en febrero de 2006 un plan

que restringe el acceso al centro histórico de los coches de más de 15 años. El alcalde, Alberto Ruiz Gallardón, anunció la medida en pleno episodio de contaminación y con el cielo negro, pero no se aplicará hasta enero de 2008 y no ha aclarado cómo vigilará la edad de los coches que recorren la ciudad. Mientras, llama "calle" a la M-30, una autovía urbana de hasta 12 carriles.

La Comunidad de Madrid aprobó su estrategia el pasado 30 de junio sin apenas medidas concretas para reducir un 15% las

emisiones de CO<sub>2</sub> a la vez que diseña nuevas autopistas entre sus ciudades, ya contaminadas.

Y eso que la contaminación se multiplica. Oficialmente, sólo las ciudades de Badajoz, San Sebastián, Palma y Cartagena cumplen los niveles de contaminación. El mapa no puede ser acusado de alarmista ya que Cartagena está incluida oficialmente en las ciudades limpias pese a que supera los límites de contaminación en hasta 137 días al año, según los datos oficiales recogidos por Ecologistas en Acción.