

## PREMIUM

## Conducción limpia

# Las ciudades europeas 'aparcen' el CO<sub>2</sub>

**CONCIENCIACIÓN** Las urbes más pobladas del Viejo Continente toman medidas para limitar la omnipresencia del automóvil

SARA ACCOSTA Madrid

La apuesta de París por la bicicleta como medio de transporte alternativo al coche, un sistema que el alcalde de la ciudad, Bertrand Delanoë, lanzó en el verano de 2007, ha sido un éxito. Sólo algunos accidentes ocasionales — más entre urbanitas profesionales de la bicicleta y amateurs recién iniciados— se han producido en estos meses de andadura. Ahora bien, este servicio municipal, al que puede accederse por sólo un euro al día, ha sacado a los parisenses de los transportes públicos, pero no del coche.

El habituado al coche sigue afinando en su cómodo refugio, atrincherado casi siempre sólo en compañía de la radio. Por regla general, y no sólo en París, sino en todas las grandes ciudades de Europa, el coche va vestido con cuatro ruedas y una sola persona dentro. Y habría podido continuar así, de no ser por el crecimiento mastodóntico de las capitales del Viejo Continente. La creciente presión de población y de vehículos ha aumentado la contaminación hasta tales grados que a veces, como ha sido el caso en Madrid, las autoridades desaconsejan salir a hacer deporte.

Ahora, París es una de las escasas grandes ciudades europeas que no ha puesto coto al coche. La tendencia de los grandes núcleos urbanos es reducir su presencia y su contaminación,

casi siempre por la vía del impuesto. Tal es el caso de Londres. La capital británica fue una de las ciudades pioneras. Instauró un peaje urbano en 2003, una "tasa de congestión" con una tarifa diaria actual de ocho libras (11 euros) los días laborables entre las siete de la mañana y las seis de la tarde. El sistema no tiene puestos de peaje ni tampoco barreras, sino unas cámaras que leen la matrícula. La medida, que es extensiva a todos los medios de transporte excepto motos, vehículos de transporte público y determinados taxis, tiene un descuento del 90% para residentes. El peaje urbano llevó el año pasado a las arcas públicas más de 164 millones de euros, que se derivan a la mejora del transporte público. El sistema ha dado resultados, pues el tráfico londinense se ha reducido en un 21% desde que la medida empezara a andar.

Berlín, Oslo y Estocolmo también han optado por el sistema impositivo, siendo relativamente fácil controlar la medida al tratarse de ciudades más reducidas y menos pobladas. Roma, una de las ciudades con mayor densidad de coches (76 coches por cada 100 habitantes) del sur europeo, también ha preferido restringir el acceso del vehículo al centro de la ciudad, pagando. Aunque también fomenta otro tipo de medidas orientadas a un cambio cultural en sus conductores. La capital italiana lanzó en el año 2005 un sistema para atizar entre los residen-



**Las metrópolis optan por la vía impositiva para impulsar la reducción de vehículos en sus centros históricos**

tes de la zona centro su interés por compartir vehículo. La medida, orquestada por la administración pública, es parte del programa europeo Civitas para el desarrollo de transporte sostenible lanzado por la Comisión Europea.

El objetivo romano es reducir las emisiones contaminantes. Según estudios de la administración, cada conductor propietario de un vehículo que decide compartir, reduce su "consumo" de dióxido de carbono entre un 30% y un 50%, gracias a un uso más eficiente. "Cada coche lleno permite la reducción de 10 automóviles privados", según reza el programa. Iniciativas parecidas existen en Madrid y Galicia en los carriles VAO (para vehículos de alta

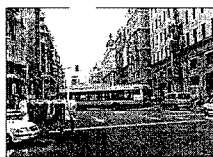
ocupación, autobuses o coches con más de dos personas).

La iniciativa europea se suma a normativa comunitaria sobre record de emisiones contaminantes en los vehículos. La guerra entre la industria y las autoridades se saldó en 2004 cuando se presentó la nueva normativa con una ligera victoria para los constructores de coches. En concreto, la ley prevé que los nuevos motores no deberán arrojar más de 130 gramos de dióxido de carbono a la atmósfera por el horizonte de 2012, una medida que se completa con la reutilización del 90% de los materiales utilizados para la construcción de un vehículo. La cifra no supone una gran reducción respecto a los niveles propuestos en 199

## MADRID

## A la cola de Europa en la restricción de vehículos

Es una de las ciudades con más contaminación y tráfico de Europa, pero las medidas medioambientales tardan en llegar. La capital española aún no se ha lanzado al pedaleo público, ni a la restricción de coches en su centro histórico, ni al peaje para aquellos vehículos más contaminantes. Aunque existe un proyecto para llenar el centro de la ciudad de carriles bici y recuperar el río Manzanares, no se pondrá en marcha

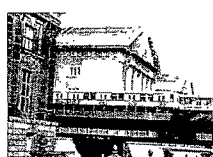


hasta dentro de unos años. La Estrategia Local de Calidad de Aire, que incluye prohibir el acceso al centro a los coches más contaminantes (fabricados en 1993), debía haber echado a andar este año.

## BERLÍN

## Creación de una "zona ambiental" ajena al coche

Pese a la conciencia medioambiental de Alemania, país sin duda vanguardista en la armonización entre desarrollo económico y sostenibilidad, el tráfico sigue siendo responsable del 40% de la polución en la capital. El 1 de enero entró en vigor la "zona ambiental", un área de 88 kilómetros cuadrados con un millón de residentes. Los coches más contaminantes (anteriores a 1995), que suponen el 7% de los

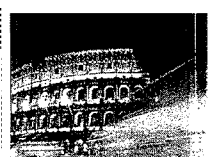


1,2 millones de vehículos de Berlín, tienen prohibido circular por ella, y en el año 2010 ya sólo podrán entrar los vehículos fabricados a partir del año 2001.

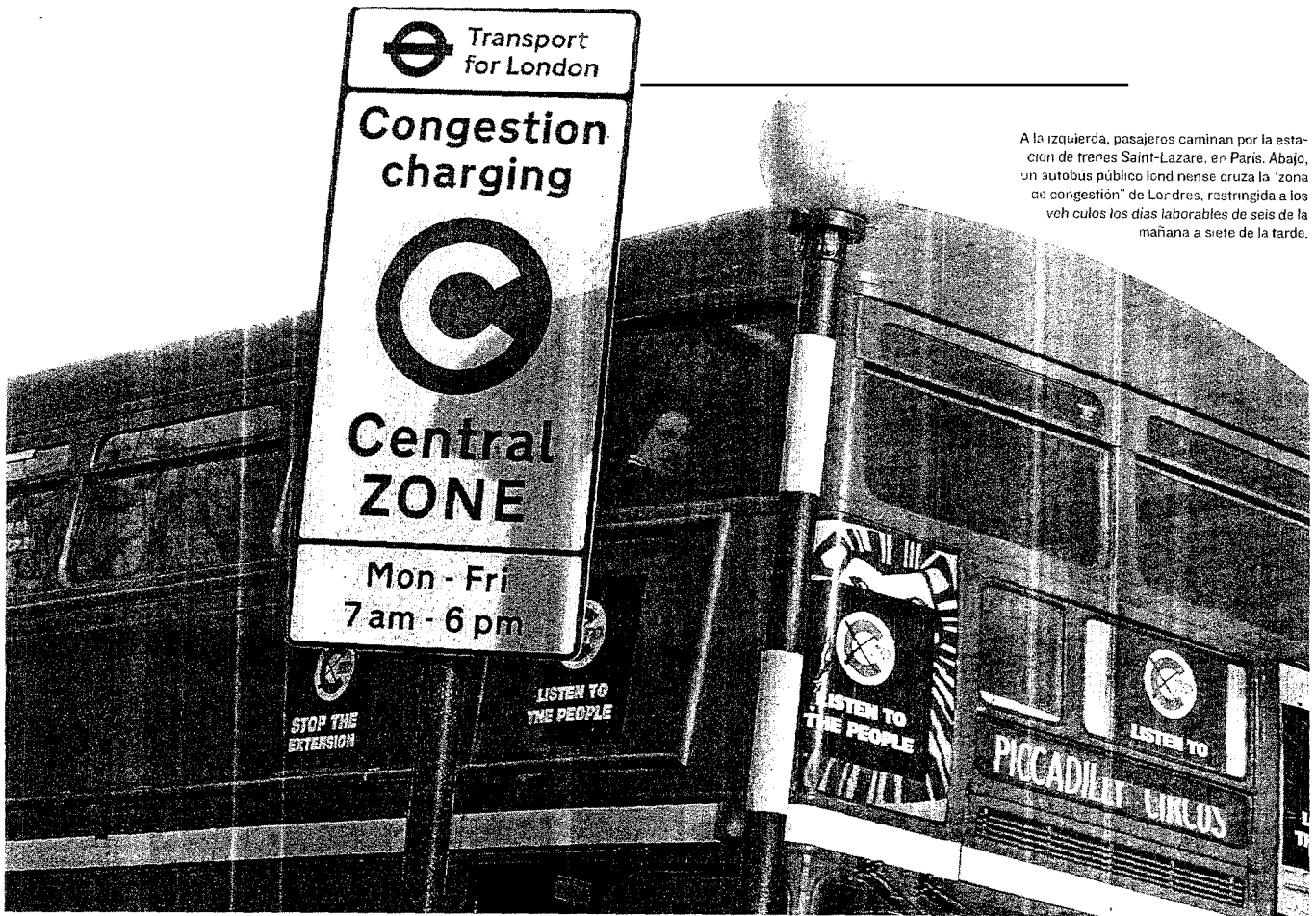
## ROMA

## Permisos de tráfico según días pares e impares

El caos de Roma lo es en gran parte por el acceso de vehículos al centro de la ciudad. El propósito de reducir la presión de los coches tiene además una desventaja: la riqueza de vestigios en su subsuelo hace casi imposible el desarrollo de una red de metro que responda a la densidad de población de la ciudad. Una nueva medida impone que durante 12 jueves de invierno sólo circulan por la capital los



vehículos con matrícula par o impar, en función del día. Además, hay prohibición total de circular tres domingos del año: el 26 de enero, el 17 de febrero y el 2 de marzo.



A la izquierda, pasajeros caminan por la estación de trenes Saint-Lazare, en París. Abajo, un autobús público londinense cruza la "zona de congestión" de Londres, restringida a los vehículos los días laborables de seis de la mañana a siete de la tarde.

ya que supone el 7% más de lo propuesto ese año para que se cumpliera en 2008, pero se concedió a la industria cuatro años más.

**Conducir a 80 km por hora**

La ciudad condal también quiere alejar de sus carreteras y de los pulmones de sus ciudadanos los gases contaminantes que exhalan los coches. Su última medida, que entró en vigor en enero de este año, ha sido la conducción obligatoria en la primera corona de la ciudad a menos de 80 kilómetros por hora. La norma de la Generalitat afecta a 17 municipios, porque, en voz de los expertos, la contaminación no se reduce sólo a la ciudad en cuestión, sino a los miles de vehículos que en-

**LAS CIFRAS**

76

vehículos por cada 100 habitantes registra Roma, la capital italiana, una de las ciudades europeas más saturadas de vehículos.

32,78

euros costará en octubre el peaje para acceder al centro de Londres.

80

kilómetros por hora es el límite de velocidad para los coches que transitan por la primera corona de Barcelona. La norma entró en vigor el 1 de enero de 2008.

tran en ella cada mañana para depositar a sus conductores en sus respectivos trabajos. Según cálculos del Gobierno catalán, a esta velocidad las emisiones de gases contaminantes se reducen una media del 17% respecto a circular a 100 kilómetros por hora. Los detractores de la medida arguyen que la limitación de velocidad aumentará los atascos. Precisamente Ámsterdam, ciudad "verde" por excelencia, repleta de bicicletas, habría accedido rectificar la misma norma que la reinante en la ciudad condal por el incremento de embotellamientos.

Otras iniciativas persiguen mejorar la eficiencia de la conducción y así limitar la emisión del temido CO<sub>2</sub>, que ya se ha impuesto como hilo conduc-

tor de toda política urbana y medioambiental. En este sentido, la Comunidad de Madrid y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), subvencionan cursos de conducción eficiente. En estos programas, de cuatro horas prácticas se intenta concienciar al conductor de que el 90% de sus iguales desperdicia el 40% de combustible, por la conducción apresurada fruto del estrés.

De modo que este club de Automovilistas promete enseñar otro modo de conducción que genere un ahorro de carburante del 15% y un recorte de emisiones contaminantes en la misma medida, la reducción del estrés, genera un mayor confort y un menor riesgo de accidentes.

**LONDRES**

**La capital inglesa triplica el peaje urbano**

El precio para circular por el centro de Londres aumentará de las actuales 8 libras (10,49 euros) a 25 libras (32,78 euros) para los vehículos más contaminantes. La medida, que entrará en vigor a finales del mes de octubre, pretende limpiar Londres de automóviles 4x4 por el casco urbano.

El impuesto afecta a coches que emiten más de 25 gramos por kilómetro de CO<sub>2</sub>, como Renault Espace



o Range Rover. La capital británica intenta generalizar el mensaje de quien contamina paga, y favorecer el uso del transporte público y el uso de vehículos más limpios.

**BARCELONA**

**La Ciudad Condal se entrega al transporte en bicicleta**

Hace un año Barcelona apostó por dar a la bicicleta el estrellato del transporte alternativo al coche. Un año después, el éxito ha quedado grabado en el asfalto. El uso de bicicletas se ha incrementado un 36% y Bicing, el nombre de pila de este servicio, ha contribuido a este alza en un 25%. Pero el número de viajes es muy superior, y podría alcanzar 80.000.

Bicing ofrece 3.000 bicicletas de uso compartido

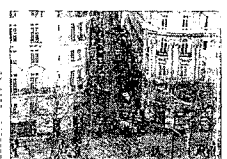


distribuidas por toda la ciudad. Más de 100.000 abonados pagan una cuota de 24 euros al año para escapar del coche y de los transportes públicos tradicionales.

**PARÍS**

**Una urbe alejada de una política de reducción de tráfico**

El mediático y popular alcalde de París, Bertrand Delanoë, ha dado un buen reposo a su ciudad, ganando el imponente Sena para parisenses y turistas en verano y llenando la ciudad de Velib, el exitoso sistema de alquiler de bicicletas puesto en servicio el verano pasado. Trabajadores de toda índole, incluidos ejecutivos y gente de negocios, saltan a dar pedales sin esfuerzo. Ahora bien, la presión del tráfico sigue siendo muy



fuerte en París, sin que el alcalde haya dado el paso de seguir a otras capitales europeas en la restricción del coche al centro de la capital o en imaginar otras medidas.