

VELOCIDAD Y CONTAMINACIÓN

GERMÀ BEL

(Publicado en *La Vanguardia*, 27 de abril de 2010)

Hace poco hemos sabido que la contaminación en el área de Barcelona se ha reducido por la crisis económica. Pero las emisiones vinculadas al tráfico urbano (dióxido de nitrógeno) han empeorado, a pesar de la limitación de los 80 km/h. Es un resultado contradictorio con la justificación de la limitación de velocidad, y da la razón a quienes sostenían que su efecto ambiental sería, como mucho, irrelevante. En cuanto a siniestralidad, el resultado es incierto. En la zona del 80 las víctimas mortales de accidentes han bajado de 12 a 6 (- 50%) desde 2007 a 2009. En la provincia de Lleida, en ese período, de 58 a 33 (- 43%). El descenso de las víctimas mortales ¿Se debe al límite de 80 km/h, o al carné por puntos y al mayor control del exceso de velocidad en toda Cataluña? Esto últimos motivos tienen muchos números para recibir el mayor mérito.

Leo las noticias sobre el aumento de la contaminación por tráfico de regreso de San Francisco, de recibir un premio de la Sociedad Americana para la Administración Pública a un artículo académico sobre regulación del uso del coche privado en áreas urbanas. Permitan la indelicadeza de mencionarlo, sobre todo porque el mérito principal es de mi coautor, Daniel Albaladejo. El artículo “Qué deberían saber los responsables políticos locales sobre tasas de congestión urbana: Lecciones de la experiencia internacional” (*Public Administration Review*, 2009), analiza experiencias de tasas de congestión en ciudades como Londres y Estocolmo. Tras aplicar las tasas, en Londres el tráfico privado se redujo el 30% y las emisiones de dióxido de nitrógeno el 16%. En Estocolmo, la congestión bajó el 19% y las emisiones entre el 8% al 14%. En ambos casos, los ingresos netos obtenidos de las tasas se dedican a financiar la movilidad colectiva. Así, tanto quienes ya usaban el transporte colectivo como los conductores afectados por la tasa disfrutaban de mejor oferta pública. Se compensa, por tanto, la relativa inequidad de la tasa de congestión.

Si se quiere reducir el número de vehículos privados en el área de Barcelona (sobre todo en horas punta) y las emisiones contaminantes, el uso de tasas de congestión sería muy efectivo, como lo serían las prohibiciones –que me parecen menos recomendables-. No son igual de efectivas medidas como la del 80 km/h, ni la extensión del tranvía, por otra parte menos eficiente ambientalmente y más rígida que el uso de autobuses electrificados. Esto es importante, porque el gran motivo de estas últimas medidas es reducir el uso del coche privado, aunque no se diga abiertamente, y se justifique con argumentos ambientales o de seguridad vial.

¿Hay que disuadir el uso del vehículo privado en Barcelona? Si es lo que pretenden las autoridades, lo inteligente sería aplicar medidas más eficaces por sus resultados y más eficientes por su coste económico. Ciertamente que las medidas eficaces levantarían mucha oposición, pero aplicar medidas equivocadas no es un buen sustituto para las políticas eficaces.