

Si se baja velocidad, baja esmog.- (Reforma 11/09/17)

Si se baja velocidad, baja esmog.- (Reforma 11/09/17) OCDE Iván Sosa Cd. de México (11 septiembre 2017).- Estudios científicos de diversos países demuestran que disminuir los límites de velocidad vial reduce los niveles de contaminación atmosférica, anota un informe de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). "En una vía rápida llena, los vehículos se interfieren entre sí, particularmente cuando cambian de carril, el resultado es la necesidad de tramos más largos entre vehículos y frecuente frenado para evitar la colisión, ambos reducen el flujo vehicular y aumentan contaminación", indica el reporte Estrategias para Mitigar la Contaminación del Aire en la Ciudad de México: Mejores Prácticas Internacionales. El documento, fechado en mayo de 2017, explica que la reducción de velocidades disminuye los frenados y paros continuos, aumenta el flujo y baja el tiempo promedio de viaje. "La reducción de velocidades se utiliza para manejar los congestionamientos y aumentar el flujo en las autopistas urbanas en ciudades, por ejemplo en vías de Londres, donde se reducen las velocidades de 70 a 50 kilómetros por hora. Además, recomienda bajar la velocidad máxima permitida en contingencias ambientales para aminorar los niveles de emisiones, como ocurre en ciudades europeas. "También se utilizan para reducir la contaminación durante episodios de esmog, por ejemplo en París en el Periférico y en autopistas radiales, donde los límites se reducen a 20 kilómetros por hora. "Los límites de velocidad son una medida eficaz a corto plazo para reducir las emisiones, suavizar el tráfico, moderar el ciclo de frenado y aceleración, factores todos asociados con el exceso de emisiones", apunta. La OCDE califica como afortunada la reducción de los límites de velocidad aplicados en la Ciudad de México en 2015, con la renovación del Reglamento de Tránsito, en una política de seguridad. "Las velocidades en las autopistas urbanas se redujeron a 80 km/h, las carreteras principales se limitaron a 50 km/h y caminos de alimentación a 30 km/h con un límite de 20 km/h en calles sensibles, por ejemplo cerca de escuelas. "Estos son los límites internacionalmente reconocidos como apropiados sobre la base de daños y supervivencia en colisiones", indica el reporte. Destaca que el impacto ambiental de la restricción de velocidad ha sido modelada y monitoreada en ciudades como Barcelona y Cataluña, donde el límite de 80 km/h redujo bióxido de azufre, micropartículas, monóxido de carbono y ozono.