

Londres estrena mañana el primer gran peaje urbano de Europa

Circular en coche por el centro de la ciudad costará de lunes a viernes 7,5 euros al día

WALTER OPPENHEIMER, Londres
Londres estrena mañana un polémico peaje urbano. Circular por el centro de la capital británica de lunes a viernes entre las siete de la mañana y las seis y media de la tarde costará cinco libras esterlinas, equivalentes a 7,46 euros. Salvo una lista muy concreta de excepciones, todos los coches están sometidos a ese peaje, lo mismo del centro que la periferia, londinenses o no, británicos o extranjeros. La medida será observada muy de cerca por los alcaldes de un gran número de ciudades europeas.

El peaje urbano, apadrinado por el alcalde electo de Londres, Ken Livingstone, se inspira en el que se aplica desde hace ya unos años con gran éxito en Singapur, aunque con algunas diferencias. En Singapur, el peaje se abona cada vez que se entra en la zona de pago, pero es bastante más barato que en Londres y el precio varía en función de la hora. Los coches llevan una tarjeta magnética que se carga en los cajeros automáticos y va descontando dinero a medida que los detectores instalados en las calles.

En Londres el sistema es tecnológicamente más rudimentario y el pago sirve para todo el día, con independencia del número de veces que se entre o salga y sin tener en cuenta las horas punta. Cualquiera que circule por el centro de la ciudad debe pagar cinco libras, aunque salga cinco minutos antes de las siete de la mañana o entre a las seis y cuarto de la tarde. La puesta en marcha ha costado 300 millones de euros y el mantenimiento anual 75 millones de euros. La recaudación se estima en unos 190 millones de euros anuales, al margen de 45 millones en multas.

Un total de 230 cámaras dotadas de lentes capaces de ver incluso en la oscuridad se encarga-

rán de leer las matrículas de los 150.000 coches que acceden cada día al centro de Londres. Las cámaras (180 a la entrada del perímetro y el resto en el centro, incluso en unidades móviles) transmitirán las matrículas a un ordenador central que comprobará cuáles ya han pagado el peaje del día y cuáles no. El peaje se puede pagar por teléfono, por Internet, en expendedores específicos, en ciertos comercios (como gasolineras) o enviando un mensaje a través del teléfono móvil.

Habrán abonos semanales, mensuales o anuales, pero sin ningún tipo de descuento. Los residentes en el centro si tienen un descuento del 90%, pero no pueden comprar pases diarios: han de pagar al menos una semana completa.

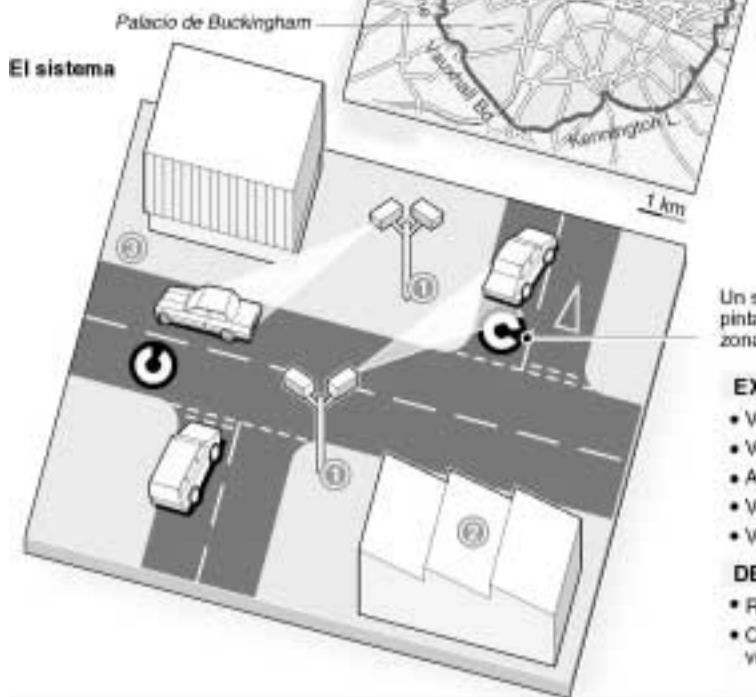
Para pagar con más rapidez, los automovilistas deben registrarse para obtener un número de usuario y un código PIN y pagar el peaje a través de la tarjeta de crédito o de débito. A pesar de las denuncias publicadas en la prensa sobre el colapso del sistema de inscripción, este corresponsal tardó menos de 10 minutos en abonarse a través de Internet y al cabo de cinco horas recibió el alta para poder pagar a través del teléfono móvil.

No es necesario pagar antes de entrar en el centro. El peaje se pue-

Tarifa para luchar contra la congestión provocada por el tráfico

El novedoso peaje urbano entrará al servicio a partir del 17 de febrero.

Unos 250.000 conductores que circulan por los 21 kilómetros cuadrados del centro de Londres, pagarán una tarifa de 7,46 euros diarios.



- Una red de 230 cámaras leerá las matrículas de los vehículos que circulan por la zona.
- Las imágenes de video son analizadas por la computadora central de tráfico en las oficinas del este de Londres. Los archivos de los vehículos son eliminados del sistema si figuran en el banco de datos que indica que la tarifa ha sido abonada.
- El vehículo que figura en el sistema y no paga la tarifa recibe una sanción de 120 euros. El domicilio del inceptor entra al sistema gracias a la agencia que otorga licencias.

Un símbolo rojo con una C pintada sobre la calle indican la zona de congestión.

EXCEPCIONES

- Vehículos de dos ruedas.
- Vehículos públicos.
- Autobús
- Vehículos de emergencia.
- Vehículos alternativos.

DESCUENTOS

- Residentes - 90%
- Conductores minusválidos y vehículos de reparación - 100%

Fuente: Transport for London

EL PAÍS

de abonar en cualquier momento del día, pero antes de las diez de la noche. Quien pague entre las diez y las doce de la noche deberá abonar 10 libras (15 euros), el doble del precio normal. Quien no pague el peaje y sea descubierto deberá afrontar una multa equivalente a 120 euros que se reducirá a 60 euros si la abona antes de dos semanas y aumentará hasta 120 euros si tarda más de un mes en pagar la sanción. El que tenga tres multas impagadas se arriesga a que le inmovilicen el coche.

El peaje se puede pagar por adelantado, pero con el inconveniente de que se ha de decir los días exactos que se quieren abonar. Desde el extranjero se puede pagar a través de Internet (www.cclondon.com) o llamando al teléfono 44 207 649 91 22. Desde el Reino Unido hay que

marcar el número 0845 900 1234. Los días pagados pero no consumidos pueden ser reembolsados, pero sólo en el caso de abonos semanales o superiores y previo pago del equivalente a 15 euros por los gastos.

Los londinenses plantean dos grandes críticas: temen embotellamientos gigantescos en las zonas que rodean al cinturón que divide la ciudad entre la zona de pago y la gratuita y creen que el metro y el autobús no están preparados para absorber a los miles de personas que dejarán el coche. Unos creen que es tan caro que incluso afectará al precio de la vivienda y otros que es demasiado barato para inducir a la gente a renunciar al coche.

El Ayuntamiento pondrá en la calle más autobuses, pero metro

y trenes están ya cerca de la saturación en horas punta. El alcalde Livingstone estima que unos 20.000 automovilistas dejarán de entrar en coche, de los que 14.000 viajarán en autobús. Pero las encuestas señalan que apenas 4.000 tomarán el autobús y que el resto elegirá el metro o el tren.

El de Londres no es el primer peaje urbano del país. La pequeña ciudad de Durham, al norte de Inglaterra, impuso en octubre del año pasado un peaje de dos libras (tres euros) por acceder al centro. El pago se hace cada vez que se sale y ha permitido reducir el tráfico en un espectacular 90%. Pero los comerciantes se quejan de que no sólo han dejado de venir los coches. Tampoco los peatones se pasean por el centro de Durham, dicen.

Un 10% de coches dejó de pagar el primer día de peaje en Londres

W. O., Londres
Más de 10.000 conductores circularon el pasado lunes por el centro de Londres sin pagar el peaje urbano de cinco libras (7,5 euros), primero a gran escala que se implanta en Europa. Los discóloos empezarán a recibir las notificaciones de multa el próximo lunes. El alcalde, Ken Livingstone, destapó ayer el tarro de las esencias eufóricas dejando de lado la moderación de las primeras horas. "Ha sido un éxito superior a lo que me esperaba", declaró en rueda de prensa y aseguró que la gente le felicitaba por la mañana cuando él, como casi todos los días, se dirigía en metro a su oficina.

Las cifras divulgadas ayer dan a entender que el primer día de peaje urbano se saldó con gran éxito. En el perímetro sujeto a peaje, en el centro de Londres, entraron 190.000 vehículos (un 25% menos de lo habitual), de los que 100.000 pagaron peaje, 45.000 están exentos (autobuses, taxis, vehículos de emergencia, etcétera), 10.000 no pagaron y unos 20.000 son vehículos de flota que tienen acuerdos directos con el ayuntamiento para pagar el peaje. En teoría faltarían por contabilizar otros 15.000 vehículos, según estas cifras.

El número final de vehículos que no han pagado puede reducirse durante el proceso de comprobación manual previo al en-

vío de las sanciones por impago, que oscilan entre un mínimo de 60 euros y un máximo de 180. La oposición conservadora advirtió que ese nivel de impagos sería "un

escándalo público" si no se reduce en el futuro.

Una organización de automovilistas ha estimado que la velocidad media alcanzó el lunes los 30

kilómetros por hora, el doble de lo habitual. Pero el alcalde Livingstone advirtió que esa velocidad no se podrá mantener en el futuro. Los patrocinadores del peaje ur-

bano saben que el lunes fue un día excepcionalmente favorable. Lucía el sol, las escuelas estaban cerradas y los londinenses muy concienciados.

La buena noticia fue que los transportes públicos funcionaron mejor de lo previsto. Los autobuses iban al nivel de un día normal a pesar de la ausencia de escolares y los trenes y el metro no registraron embotellamientos apocalípticos, aunque si algunos problemas aislados. Y ello a pesar de que sigue fuera de servicio, desde que hace semanas se accidentara un convoy, la línea Central, que atraviesa todo Londres por el centro en sentido longitudinal.

Los conservadores, que han adoptado una estrategia política furibundamente agresiva contra el peaje urbano, hicieron ayer una lectura más bien negativa de los dos primeros días de funcionamiento. El responsable de transportes del Partido Conservador, Tim Collins, destacó que las cosas no estaban yendo de manera tan suave en el segundo día de peaje urbano, y reiteró que lo importante es que "se trata de un sistema fiscalmente regresivo en su totalidad".

Los conservadores han anunciado que eliminarán el peaje urbano si ganan las elecciones a alcalde de Londres, único regidor del país elegido directamente por los votantes.

* CLAVES

Las grandes ciudades como París, Londres, Madrid, Roma, Nueva York... tienen un problema común, el tráfico. Éste se agudiza especialmente en las que poseen un centro histórico con una gran concentración de actividades terciarias, como zonas comerciales, administrativas, culturales, de ocio..., y cuyas características morfológicas, calles estrechas e irregulares, hacen difícil la circulación. Los métodos para resolver este problema son diferentes. Así, en Roma se paga un peaje anual para entrar en el centro y sólo se puede acceder por motivos laborales, de servicio o de residencia. En París se ha optado por favorecer el transporte

público para limitar el uso del privado. En Madrid se han implantado parquímetros desde noviembre de 2002.

* ACTIVIDADES

■ Localización

1. Sitúa Londres en un mapa de Gran Bretaña.
2. Localiza en el plano el río que discurre por la ciudad y pon su nombre.
3. Describe el plano de Londres. Señala en qué punto cardinal está el palacio de Buckingham y quién reside en él.

■ Lectura

4. Define el término *peaje*.

5. Indica la escala del mapa y calcula la longitud del perímetro afectado por el peaje urbano.

■ Análisis

6. Con los datos que tienes en la noticia, halla la equivalencia en euros de una libra.
7. ¿Por qué se impone en Londres el peaje urbano?
8. Busca antecedentes históricos a esta medida.
9. Indica a quiénes afectará el peaje urbano.
10. Explica, a partir de la noticia y el dibujo, cuáles van a ser los mecanismos de control.
11. Enumera los posibles efectos de la medida y las críticas.