



Interior del túnel de la avenida de Portugal, cuyas medidas de seguridad han sido reconocidas por el programa EuroTAP

ABC

El mejor túnel de España, en la M-30

El nuevo subterráneo de la avenida de Portugal, uno de los ejes de acceso a la M-30, es considerado el mejor túnel de España en 2007 por el programa EuroTAP que cuenta con apoyo de la Comisión Europea

POR MERCEDES CONTRERAS

MADRID. El nuevo túnel de la avenida de Portugal ha merecido la calificación de «muy satisfactorio» y se ha convertido en el ganador de los subterráneos españoles tras el informe de evaluación de túneles europeos realizado por el programa EuroTAP 2007.

El subterráneo triunfador es uno de los ejes de acceso a la M-30 y, por tanto, forma parte del soterramiento de calzadas del tercer cinturón realizado

por el Ayuntamiento durante la pasada legislatura.

El mejor de Europa, ganador general del programa del pasado año, ha sido el túnel de Brinje, en Croacia, mientras que en el polo opuesto del informe se ha situado el túnel de Paci, en Italia, que ha sido nominado como el peor.

Respecto a España el lado negativo, con un «muy insatisfactorio», se lo ha llevado el túnel de Los Yébenes en la N-401, Toledo-Ciudad Real, por disponer de un sólo tubo con tráfico en dos direcciones. Aún así, los expertos apuntaron en su favor la existencia de un mando centralizado con personal durante las 24 horas.

Del resto de los 7 subterráneos analizados en nuestro país, el único que ha alcanzado la calificación de «satisfactorio» ha sido el de Sartego (La Coruña). Los otros cuatro se han tenido que conformar con un «aceptable». Son los de Fabares (Oviedo), Joanet (Gerona), Casares (Málaga) y L'Ollería (Valencia).

En total, el programa EuroTAP, con el apoyo de la Comunidad Europea y 11 clubes automovilísticos (entre ellos el RACE), ha realizado el pasado año 51 inspecciones en 13 países europeos.

De las infraestructuras analizadas, 17 alcanzaron la calificación de «muy satisfactorio», mientras que 11 se quedaron en «satisfactorio». Pese a ello, uno de cada cinco túneles sus-

pendió el examen, 3 fueron considerados como «insatisfactorios» y 7 superaron la nominación con un «muy insatisfactorio».

Fuertes y débiles

Este informe europeo de evaluación de túneles analiza, junto a sus características, los puntos fuertes y débiles de cada una de las infraestructuras.

En el caso del túnel de la ave-

nida de Portugal se especifica que, con sus 1.306 metros de longitud, está formado por dos tubos de tráfico unidireccional que utilizan cada día 108.500 vehículos, de los que el 2 por ciento son autobuses.

A la hora de calificar su riesgo, el informe lo deja en «medio», mientras no puede evaluar las averías, accidentes o incendios de 2006 ya que estas calzadas se pusieron en servi-

El subterráneo de la M-12 triunfador del pasado año

El programa EuroTAP, con ayuda económica de Europa, ha cerrado este año su tercera y última edición para evaluar las mejores y peores infraestructuras. Para España el balance es bastante positivo. El túnel de la M-12, en el acceso a la T-4 de Barajas, se convirtió el pasado año en el mejor de España y de Europa. Consiguió la máxima puntuación sumando todos los criterios de seguridad y señalización contemplados en el programa. OHL, la constructora que abrió el túnel, ha recogido hace unos

días la entrega de ese premio en Bruselas. En esa misma edición los peores túneles españoles se situaron en Lorca y Rovira, mientras el peor europeo fue el de Segesta, en Italia.

En el resto de las ediciones tampoco le fue demasiado mal a nuestro país. El mejor en el año 2005 fue el situado en la M-111, junto al aeropuerto de Barajas y también construido por OHL. El peor recayó en el túnel de Los Barrios (León-Oviedo). En Europa, la mejor calificación se la repartieron los túneles de Ottsdorf (Austria) y Markusberg (Luxemburgo), mientras la peor se la llevó el subterráneo de Roccacia, en Italia.

cio el pasado año. Lo que sí evalúa el informe europeo son los puntos fuertes y débiles del subterráneo. De los primeros ha reseñado dieciocho, mientras que de los negativos sólo ha encontrado tres.

La seguridad

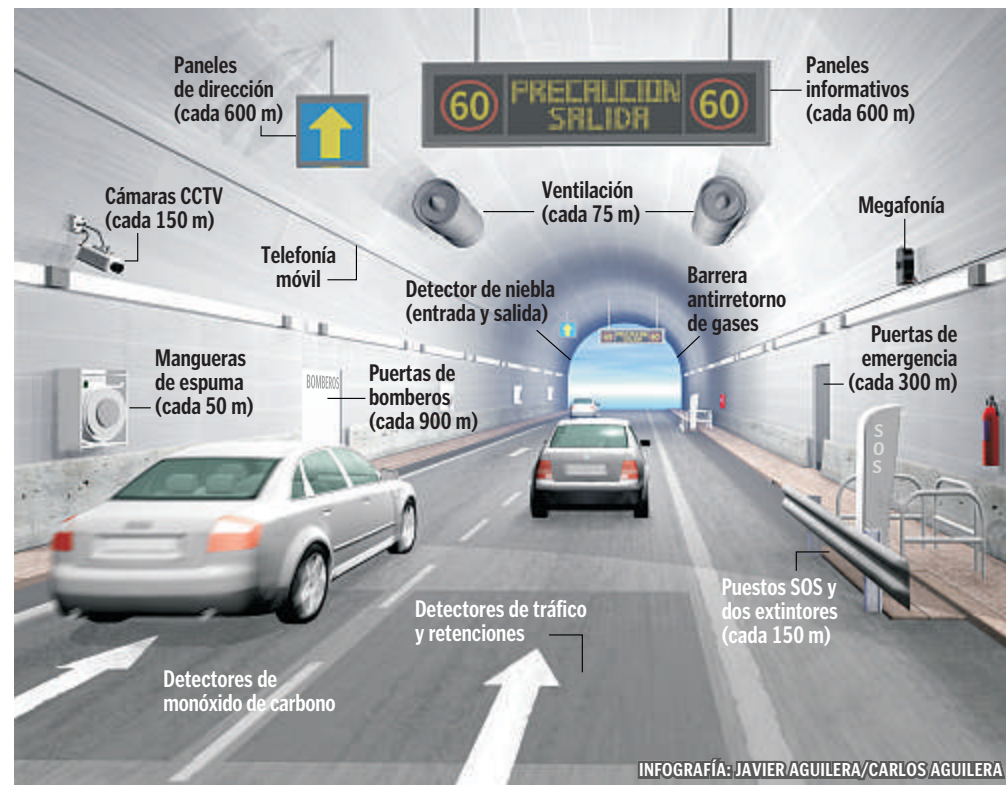
Los positivos son, en su mayoría, destinados a la seguridad. Así, destaca el tráfico unidireccional, la prohibición de transportar materias peligrosas, la existencia de semáforos y barreras delante de los portales, la recepción permanente de radio tráfico y la videovigilancia continua.

Forman parte también de esos puntos fuertes la detección automática de incidencias de tráfico, la existencia de teléfonos de emergencia cada 75 metros y de extintores cada 25. Asimismo, destaca la buena identificación de vías de escape en el túnel mediante lámparas de socorro, así como la forma en que se indica la dirección y la distancia de la salida más próxima. Salidas que están situadas entre 85 y 222 metros.

Ventilación automática

El humo y el calor, dice EuroTAP, no penetran en las vías de escape hacia el exterior y el sistema automático de aviso de incendio activaría automática-

MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LOS TÚNELES DE LA M-30



mente la ventilación si fuese necesario.

Además, señala que la ventilación tiene la potencia necesaria y que el sistema utilizado extraería el humo del tubo afectado por el incendio y lo conduciría hacia delante, donde no

suele haber personas, lo que considera una buena condición previa para un autosalvamento eficaz.

Así, las personas que tuvieran que detenerse ante el foco del incendio estarían en una zona libre de humo y podrían

abandonar el túnel por las salidas de emergencia.

El corto trayecto que tienen que cubrir los bomberos para acudir y la existencia de suministro propio de agua de extinción contribuyen, según el informe europeo, a una lucha efi-

caz contra los posibles incendios que pudieran tener lugar en la infraestructura.

El puesto de mando desde donde se vigilan las calzadas del subterráneo, con personal cualificado durante las 24 horas del día, es también otro punto fuerte del túnel de la avenida de Portugal.

Se destaca, asimismo, el plan de emergencias y rescate existente, con formación específica de todo el personal, así como los entrenamientos con regularidad y con un buen equipamiento del cuerpo de bomberos que garantizan una buena colaboración entre el puesto de mando centralizado del túnel y los servicios de rescate.

Puntos débiles

Pese a ello, es justamente una hipótesis ante un posible incendio lo que hace que el informe detecte dos de los tres puntos débiles con que este túnel ha salvado el exhaustivo estudio realizado.

Considera negativo el EuroTAP que el subterráneo no se cerraría automáticamente en caso de incendio, así como que los vehículos de rescate no podrían pasar por los portales.

El tercer punto débil va dedicado al tráfico ya que se critica los atascos diarios que se producen en el subterráneo.



* C200 CDI (136 CV). IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos. Consumo medio desde 6,0 hasta 13,7 (l/100 km) y emisiones de CO₂ desde 157 hasta 326 (g/km). Vehículo visualizado no corresponde con modelo ofertado.



La deportividad
te lleva a escenarios inesperados.
Nueva Clase C Estate. Agilidad Inteligente.

Todos los escenarios parecen nuevos en la nueva Clase C Estate de Mercedes-Benz, la nueva forma de la deportividad. Equipada con nuevos motores más potentes y Agility Control de serie, un sistema de amortiguación selectivo que se adapta a las condiciones de la calzada para que disfrutes de una conducción más deportiva si lo deseas. Ven a conocer la nueva Clase C Estate, la nueva forma de la deportividad. Descúbrelo por ti mismo. Desde 34.200 €*.

www.mercedes-benz.es

Mercedes-Benz

Comercial Mercedes-Benz

Concesionario Oficial y Filial Mercedes-Benz

Alcalá, 728 / Mauricio Legendre, 17 / Embajadores, 132 / Bravo Murillo, 36 / D. Ramón de la Cruz, 105 / N-VI Km. 12,400. EL PLANTIO / Polígono Európolis. LAS ROZAS N-IV Salida 17. Pol. Ind. Arroyo Culebro. PINTO. Tfno: 902 14 2004 / www.madrid.mercedes-benz.es