

EL PERIÓDICO 13.07.07

Medi Ambient defensa que el límit de velocitat no farà perdre temps

La conselleria surt al pas de les crítiques dels ciutadans al pla per reduir la pol·lució

EL PERIÓDICO
BARCELONA

Davant les queixes, dubtes i crítiques que han plantejat els participants al fòrum d'opinió de l'edició electrònica d'EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, la Conselleria de Medi Ambient defensa el pla per reduir la contaminació. Les respostes es refereixen a 13 opinions publicades ahir, de les 600 que ha rebut el diari sobre la decisió de la Generalitat de limitar la velocitat a 80 quilòmetres per hora a la zona de Barcelona per reduir els nivells d'emissió de gasos contaminants.

Si no tinc alternatives de transport públic des de casa meva i tan sols puc agafar el cotxe per anar a treballar, ¿què faré?

El pla no prohibeix la utilització del cotxe, sinó que promou que se'n faci un bon ús. S'han establert unes velocitats màximes que no incrementaran substancialment el temps dels trajectes. Un exemple: el recorregut entre Barcelona i Terrassa a 80 quilòmetres per hora només representa invertir tres minuts més que fer-ho a 120. El Servei Català de Trànsit regularà, abans del gener del 2009, el límit màxim en funció de paràmetres com la contaminació, la congestió, la seguretat i la capacitat de dispersió en el medi. Aquesta mesura fins i tot pot ajudar a millorar la mobilitat reduint, per exemple, els efectes acordió.

La mesura de la Generalitat és tan sols per recaptar.

Sí... Però per recaptar vides. Està demostrat que la contaminació és la responsable de la pèrdua de 16.000 vides cada any a Espanya. En cap cas aquesta mesura neix amb un afany recaptador. Les dades de la Xarxa de Control de la Qualitat de l'Aire del Departament de Medi Ambient evidencien que fa temps que superem els límits que estableix la Unió Europea pel que fa a la contaminació atmosfèrica.

La prohibició d'anar a més de 80 quilòmetres per hora és massa restrictiva perquè els cotxes contaminen més si circulen a aquesta velocitat que no pas si ho fan a 120.

Estudis i aplicacions pràctiques a diverses conurbacions urbanes europees indiquen que la reducció de 120 a 80 quilòmetres per hora disminueix significativament les emissions. Tenim les evidències de les àrees metropolitanes d'Holanda, Suïssa, Àustria i França, on des de fa temps apliquen reduccions de límits de velocitat, amb resultats excel·lents en relació amb la millora de la qualitat de l'aire i de la salut de les persones.

El que haurien de fer és millorar el transport públic.

El pla d'actuació, que contempla 73 mesures per a la reducció de la contaminació, **també preveu un increment de la quota del transport sostenible.** El Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona inclourà les mesures necessàries per aconseguir una reducció de les emissions equivalent a la que es produiria amb una disminució del 20% de la mobilitat a les vies principals. **Està previst ampliar la xarxa de carrils bus i vehicles d'alta ocupació als accessos a Barcelona --C-31 nord i sud, C-58 i B-23--; l'ampliació dels serveis de metro i de Ferrocarrils de la Generalitat existents i la reestructuració dels serveis de Rodalies de Renfe, amb l'objectiu d'incrementar la quota de viatgers del transport públic respecte al privat.**

Un cotxe consumeix i contamina més a la ciutat que en una autopista.

Aquesta afirmació no és correcta. Els factors d'emissió aplicats als vehicles (en grams de contaminant emès per distància recorreguda) són alts tant a velocitats elevades com baixes, i presenten un resultat òptim al voltant de la velocitat de 80 quilòmetres per hora. A les ciutats hi ha un nombre molt elevat de cotxes que circulen a velocitats baixes. Per solucionar els problemes de congestió a les ciutats, fa falta el desenvolupament dels plans de mobilitat urbans. A les autopistes, si no hi ha congestió, la reducció de la velocitat de circulació redueix també les emissions.

¿Quan tindrem un transport de mercaderies per ferrocarril competitiu, comparable al d'altres països?

El Pla estratègic del Port de Barcelona té com a línia prioritària d'actuació el desenvolupament del transport ferroviari de mercaderies. Paral·lelament, el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona inclou mesures per incrementar l'oferta global de transport ferroviari.

¿Abaixaran el preu dels peatges de les autopistes on s'apliquin aquestes limitacions?

El pla únicament estableix l'obligatorietat de circular a menys velocitat als trams d'autopistes, autovies i carreteres principals de la zona 1, on actualment no hi ha cap peatge. És en aquesta zona on, precisament, s'aconsegueixen els nivells més alts dels dos contaminants que regula el pla.

Ja era hora que algú s'atrevis a fer-ho, perquè és una vergonya el grau de contaminació de Barcelona o Madrid.

El pla d'actuació té dos objectius principals. Un és el de reduir l'emissió dels contaminants de diòxid de nitrogen (NO₂) i de les partícules en suspensió amb un diàmetre inferior a 10 micres (PM₁₀), i ajustar-la als límits que estableix la legislació de la Unió Europea per a l'any 2010. I l'altre, el d'augmentar l'esperança de vida dels ciutadans que viuen en aquesta zona de Catalunya. Solament amb la mesura de la reducció de la velocitat, per a la qual necessitem

la implicació directa dels conductors, no s'aconseguiria aquest doble objectiu.

L'argument que les emissions baixen el 30% és bastant ridícul perquè es triga el 30% més a arribar al destí.

La creença que aquesta mesura de limitació de velocitat comportarà un augment significatiu del temps mitjà en un recorregut és falsa. Està comprovat que entre anar des de Barcelona fins a Molins de Rei per la B-23/AP-2 a 100 quilòmetres per hora i fer-ho a 80 només hi ha una diferència d'un minut.

La mesura es portarà a terme per estalviar petroli.

Emetre menys contaminants també comporta estalviar combustible i, per tant, un estalvi per a les butxaques dels automobilistes com una millora de la salut, que en definitiva és la qualitat de vida.

És més fàcil prohibir i multar que treure peatges, controlar més els camions, que els autobusos circulin amb biodièsel, etcètera.

El que diu és cert i per això el pla d'actuació no tan sols conté la mesura de la reducció de la velocitat, sinó un total de 73, entre les quals hi ha aspectes com els que vostè ha comentat. La Generalitat ha estudiat a fons les repercussions de cada una d'aquestes mesures i la millora ambiental que suposen. Cap d'aquestes és gratuïta ni fàcil, però sí necessària per arribar a complir els objectius de qualitat de l'aire que ens ha fixat la Unió Europea de cara a l'any 2010.

Contaminar menys s'aconsegueix amb millors infraestructures i més transport públic.

El pla d'actuació ja preveu una millora de les infraestructures i més transport públic, que han de venir de la pròxima aprovació i aplicació del Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, instrument bàsic que configura l'estratègia de mobilitat sostenible de tot el territori metropolità i que elabora l'Autoritat Metropolitana del Transport.

Accepto la limitació perquè ja són massa les morts produïdes per culpa de la contaminació pulmonar.

Compartim la seva opinió. La competència per portar a terme és estatal i, precisament, ja ha sortit del Congrés dels Diputats el text de la llei de qualitat de l'aire i de protecció de l'atmosfera, que preveu incentivar la compra de cotxes nets i penalitzar la dels que aporten més càrregues al medi ambient, a través de l'impost de matriculació.