

El 'pla 80 km/h' redueix els xocs i multiplica les multes

- Els accidents van baixar el 43,2% al gener respecte al mateix mes del 2007
- Trànsit va imposar una sanció cada dos minuts als que no van respectar la norma

XABIER BARRENA
BARCELONA

Més multes, menys accidents i potser, només potser, menys congestió. Aquest és el primer balanç que fa la Generalitat amb les dades del primer mes de vigència de la prohibició de circular a més de 80 quilòmetres per hora per les vies ràpides metropolitanes. El balanç, tal com es dedueix de les conclusions, no és obra de la Conselleria de Medi Ambient, impulsora de la mesura, sinó del Servei Català de Trànsit (SCT) que es va encarregar d'aplicar-la i vetlla perquè es compleixi. És a dir, encara no se sap si la prohibició és efectiva contra la contaminació atmosfèrica, raó per la qual va ser promulgada, juntament amb 72 mesures més, el juliol passat per la Generalitat.

A l'espera que Medi Ambient s'hi pronunciï --en principi, a l'abril--, el director de l'SCT, Josep Pérez- Moya, va afirmar ahir que, comparat amb el mes de gener del 2007, la sinistralitat havia baixat el 43,2%. L'SCT i, per extensió, la Conselleria d'Interior --en mans d'ICV-EUiA, com Medi Ambient-- van acollir amb entusiasme la mesura no tant per raons atmosfèriques, sinó per creure que reduiria el nombre d'accidents. De fet, als panells lluminosos de les autopistes s'aconsella respectar el límit dels 80 quilòmetres per hora tant per reduir la contaminació com per evitar morts.

Encara que la base de càlcul abrasi només 30 dies, els números sembla que donen la raó a l'SCT. En el conjunt de les vies afectades (A-2, B-23, C-31 Nord i Sud, C-32 i B-20) es van produir, el 2007, 44 accidents amb víctimes, pels 25 d'aquest any. El 2007 hi va haver tres ferits greus i 56 de lleus per, únicament, els 33 lleus del 2008. Únicament la mort d'un ciclista, fa un mes, al ser envestit per un camió, enterboleix el 42,4% de reducció del nombre de víctimes. En el període 2002-2007 van morir 74 persones i 369 van resultar ferides de gravetat a les vies d'aplicació de la mesura.

LONGITUD DE CUES

A més, la pauta del mes de gener també ha revelat --en opinió de Pérez-Moya-- que s'han pogut reduir els efectes de la congestió, com la longitud de les cues i el temps d'espera, si bé, va afirmar el director de l'SCT, "no es pot acabar amb els embussos".

Pérez-Moya va afegir que al mes de gener els col.lapses diaris de cada matí a l'autovia de Castelldefels han experimentat una "reducció clara i nítida" i han passat dels pràcticament dos quilòmetres habituals fa uns mesos a uns 300 metres, mentre que a la C-32 la reducció de les cues ha estat de fins a 1,5 quilòmetres. Aquestes dues vies, convé recordar, són les que més van patir el tall

de Rodalies i per tant les que van assumir la tornada al cotxe de no precisament pocs usuaris de Renfe durant la crisi dels esvorancs.

¿I s'ha hagut de multar gaire per *domar* els conductors? Sí. L'augment dels controls i radars juntament amb la reducció del límit han originat un augment de les sancions imposades. Una multa cada dos minuts, 684 al dia per a un total de 21.204 conductors enxampats in fraganti pels Mossos d'Esquadra, tot i que, això sí, cap va superar el límit penal. Si es compara amb el total de vehicles que han circulat aquest mes, 23.956.707, el percentatge de multats es queda en un ridícul 0,0008%.