

El RACC exigeix que el 'pla 80 km/h' s'extingeixi amb la velocitat variable

1. • L'entitat aplaudeix la flexibilització en funció del trànsit, però demana el final del límit fixat al gener
2. • Trànsit descarta que hi hagi canvis i recorda que la mesura també combat la contaminació

RAFA JULVE
BARCELONA

Després d'uns dies de cautelós (¿estratègic?) silenci, el RACC va manifestar ahir la seva opinió sobre el pla de la Generalitat de limitar la velocitat en funció del trànsit. I ho va fer amb un aplaudiment, al considerar, en paraules del director de la seva fundació, Miquel Nadal, que es tracta d'"una iniciativa interessant i positiva" que servirà per combatre la congestió. Però no tot van ser felicitacions. En la presentació de l'informe *EuroRAP* sobre els punts negres de les carreteres, a què va assistir també el director del Servei Català de Trànsit (SCT), Josep Pérez Moya, Nadal tampoc va dubtar a reiterar les seves "reticències" davant el *pla 80 km/h*. En aquesta línia, va rebutjar que la limitació de la velocitat sigui sempre la mateixa a l'àrea afectada per aquesta mesura i, per exemple, va demanar una flexibilització "a la nit" perquè es pugui circular a més velocitat.

El director de la Fundació RACC no va anar amb embuts: "Si toca circular a 60 quilòmetres per hora, que s'hi vagi, però si es pot anar a 100, que es pugui". Perquè, en la seva opinió, "el problema no és la velocitat, és la congestió". Per això la proposta de la velocitat variable és encertada per al club automobilístic, ja que la seva missió principal és "combatre els embussos". A més, sense dir en cap moment que el *pla a 80 km/h* hagués estat una decisió poc meditada, Nadal va aprofitar per seguir alabant les bondats del nou projecte assegurant que és una iniciativa "en què es va buscar els millors experts i que està molt ben treballada".

"BONA TECNOLOGÍA

Les lloes del directiu del RACC van prosseguir amb un recordatori, el fet que aquesta actuació és "pionera a Espanya" i "suposa la introducció d'una bona tecnologia per millorar la mobilitat". No és estrany, per tant, que valorés no només la implantació a la C-31 (autovia de Castelldefels) i la C-32 (autopista dels túnels del Garraf) a partir del pròxim 15 de gener, sinó la seva arribada, al setembre, a l'AP-2 i B-30 (de Martorell a la Diagonal) i la seva possible afectació a principis del 2010 en diversos trams de la AP-7 i la B-30. "Si ataquem la congestió, milloraran la mobilitat i el medi ambient", va reblar Nadal poc abans de cedir la paraula al director de Trànsit. Pérez Moya, que havia escoltat amb aspecte seriós les argumentacions del RACC, va celebrar que l'entitat comparteixi aquesta decisió del Govern. Un altre punt coincident va ser l'afirmació que, gràcies al pla a 80 km/h, s'han reduït els accidents (cosa

que minuts abans havia hagut d'admetre Nadal), però a partir d'aquí van començar les discrepàncies.

D'entrada, el responsable de l'SCT va recordar que aquesta mesura no sols busca combatre la congestió, sinó que "forma part d'un paquet de 73 actuacions per reduir la contaminació" que ja ha obtingut els primers èxits (i que, quan es van fer públics, el RACC es va abstenir de comentar).

"FALTA DE RIGOR" Pérez Moya va descartar que el Govern elimini ara aquest pla i no va voler "especular" amb possibles modificacions futures. Més clar va ser, en canvi, quan va respondre a les crítiques de CiU i el PP a la mesura: "Em preocupa que tinguin la mirada curta i no entenguin una estratègia de seguretat que beneficia els ciutadans". Una apreciació que no va convèncer ni molt menys el diputat de CiU al Parlament i exconseller de Medi Ambient Ramon Espadaler, que va defensar que la nova limitació de velocitat representa "una venjança biopija d'Iniciativa arran del ridícul que va fer amb el rebuig a les bosses de plàstic i els bici-arbres".