

Velocitat variable, sense limitació

Comerciants, transportistes i comercials aposten per eliminar els 80 Km/h

[X. MIRÓ](#). Barcelona

Entitats de comerciants, transportistes i comercials veuen bé la mesura del Servei Català de Trànsit d'establir límits variables de velocitat als accessos de Barcelona però de totes totes. És a dir, continuen oposant-se a l'única limitació fixa de 80 km/h que el govern vol mantenir. Com ha expressat el RACC, creuen que si en un moment determinat es limita la velocitat a 40 km/h per motius de contaminació o congestió també s'ha de poder circular a 100 o 120 quan no es donin aquests factors.

El RACC ja va criticar que la variació de la velocitat sempre sigui a la baixa. Ara, amb més o menys comprensió, diverses entitats de comerciants, transportistes i agents comercials entenen la decisió del govern d'establir limitacions variables de velocitat a les entrades i sortides viàries de Barcelona per tal de millorar la fluïdesa del trànsit o reduir els nivells de contaminació –curiosament no esmenten la reducció dels accidents que, a diferència dels altres dos objectius, s'ha demostrat indiscutible des de l'entrada



+ Una senyal de limitació de velocitat a 80 Km/h. Foto: O.D.

en vigor dels 80 km/h—. Però, en canvi, no accepten que l'únic sostre que es mantingui fix sigui aquest dels 80. El més bel·ligerant és el president de la Confederació de Comerç de Catalunya, Miquel Àngel Fraile, que no s'està de qualificar de «polític d'aparador» aquesta iniciativa vigent. Fraile entén que la velocitat es pugui arribar a limitar fins a 40 km/h en cas d'accident o de boira densa però de la mateixa manera defensa que, quan les condicions de circulació siguin òptimes, també s'hauria de poder circular a 120, ja que la majoria d'accessos afectats són autovies. Per Fraile, la limitació de 80 és insostenible econòmicament perquè suposa un cost en el transport de mercaderies per al petit i mitjà comerciant.

«Si al client li compliques les coses és més difícil que et vingui a comprar», explica Vicenç Gasca, president de la Fundació Barcelona Comerç. Gasca defensa que els conductors reben la limitació com un obstacle i en posa en dubte l'eficàcia: «Els conductors habituals saben on són els radars i, quan els han passat, tornen a accelerar.» Insisteix amb la posició del RACC: «Si a la nit no hi ha congestió, per què no s'han de poder superar els 80 km/h?» Barcelona no té tantes vies alternatives com Madrid o París, afirma Evaristo Magaña, de la Coordinadora d'Organitzacions de Transportistes de Catalunya (COT). Pensa que la saturació no s'eliminarà perquè «tots anem a morir a la B-30». Segons l'UGT, la limitació variable ha d'anar acompanyada de la millora dels accessos i del foment del transport públic, sobretot en el cas dels accessos als polígons industrials.

Però no tothom s'oposa a la limitació vigent sinó que alguns la consideren la més adient i un factor indiscutible en la millora de la seguretat, la mobilitat i la salubritat ambiental. Manel Ferri, de CCOO, no entén l'oposició a una iniciativa que ha reduït el nombre d'accidents i que garanteix la reducció de la contaminació i també de la despesa de combustible dels vehicles. Ferri, però, recorda que els carrils dels accessos principals es van dissenyar per a velocitats de 120 i que, amb la reducció de velocitat i amb l'augment de seguretat del trànsit, ha arribat el moment de «pintar el quart carril» amb l'objectiu de millorar encara més la fluïdesa.

Ricard Riol, de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, diu que la limitació de 80 ha fet més fluïda la mobilitat i ha reduït les emissions de diòxid de carboni perquè ha disminuït el nombre de frenades i acceleracions dels vehicles, les dues maniobres més contaminants.

MENYS MORTS

En mig any d'entrada en servei de la limitació de velocitat a la primera corona de Barcelona, el Servei Català de Trànsit va comptabilitzar la meitat de morts i ferits greus en accidents que en el mateix període de l'any 2007. El supercomputador *Mare Nostrum* també va fer un càlcul teòric de reducció de la contaminació que situava el descens en una mitjana del 3,5%. Per altra banda, el conseller d'Interior, Joan Saura, ha informat últimament el Parlament que el SCT havia recaptat 3,2 milions d'euros en multes a conductors que havien circulat a velocitats superiors al límit dels 80 km/h. A partir del 15 de gener, la velocitat es podrà limitar encara més en cas de congestió a les autovies de Castelldefels i del Garraf a les entrades de Barcelona. S'estendrà progressivament a la resta de vies.