

El País,

Montilla cede ante sus alcaldes y acepta suavizar el límite de 80 por hora

El presidente ve ahora "discutibles" las ventajas ambientales de reducir la velocidad en las entradas a Barcelona Medio Ambiente achaca la situación a los nuevos motores diésel

M. NOGUER / F. ARROYO - *Barcelona* - 16/04/2010

Los carteles en las vías de acceso a Barcelona que justifican el límite de 80 kilómetros por hora "para reducir la contaminación y los accidentes" pueden tener los días contados. El presidente de la Generalitat, José Montilla, se sumó ayer por primera vez a la lista de los que cuestionan las ventajas ambientales derivadas de la medida en forma de menor emisión de humos. Montilla dijo en el Parlament, a preguntas de CiU, que si bien la medida ha servido para rebajar la siniestralidad, no está tan claro que también contribuya a reducir la contaminación. "La medida tiene aspectos discutibles, por eso no descartamos cambios".

ICV apela a razones de salud para mantener las actuales limitaciones

Los ediles del PSC del Baix Llobregat piden que se relajen las medidas

Montilla volvió a abrir así la caja de los truenos en el Gobierno tripartito, en el que Iniciativa per Catalunya ha hecho de la reducción de velocidad en los accesos a Barcelona una de sus grandes banderas esta legislatura. El Gobierno admitió la semana pasada que está abierto a cambios en las regulaciones de velocidad, pero Montilla había mantenido hasta ahora una extrema prudencia sobre el asunto para no molestar a ICV.

Con el gesto de ayer, Montilla podría comenzar a sofocar el malestar que hay entre los alcaldes socialistas del Baix Llobregat, que quieren acabar con la limitación de velocidad por más que la medida haya funcionado en muchas ciudades europeas. Algunos de estos alcaldes no quieren ni pensar en afrontar las elecciones de otoño y menos aún las municipales del año que viene con miles de vecinos de sus municipios multados por haberse saltado el límite. Los cambios que piden y que el Gobierno está ahora abierto a estudiar son aumentar a 100 kilómetros por hora el límite durante la noche y las horas de menos tráfico.

El Gobierno no se ha puesto ninguna fecha para evaluar la medida e introducir los eventuales cambios, pero se da por hecho que no aguardará hasta las elecciones de otoño. Habrá que esperar a ver si el tripartito logra un acuerdo para tomar la medida. De momento, el consejero de Medio Ambiente, Francesc

Baltasar, admitió ayer que pueden introducirse cambios, pero insistió en la necesidad de mantener las limitaciones por motivos de seguridad, de salud y ambientales. Fuentes próximas a Baltasar aseguraron que el consejero no se sintió desautorizado por Montilla. "El consejero y el presidente han dicho lo mismo: que en junio, cuando se disponga de todos los análisis, se tomará la medida". ICV seguirá alardeando en su campaña de haber promovido las regulaciones de velocidad pase lo que pase, insistieron fuentes del partido. Así, quieren diferenciarse de los titubeos del PSC y de la promesa tanto de CiU como del PP de retirar las limitaciones si gobiernan.

Medio Ambiente preferiría mantener la limitación que ha dado frutos en la mayoría de los elementos contaminantes, especialmente en lo relativo a las micropartículas (inferiores a 10 micras), aunque se percibe que sigue aumentando el dióxido de nitrógeno. La reducción de las emisiones de micropartículas se debe fundamentalmente a dos motivos: la limitación de velocidad y la finalización de las grandes obras que se realizaban en el Baix Llobregat, especialmente las de la línea de alta velocidad.

La caída de estas partículas desde que se puso en práctica la limitación de velocidad ha sido del 19%. En la zona 1 (el área metropolitana) se ha conseguido incluso situarse por debajo de las 40 micras por metro cúbico, que las directivas europeas marcan como límite para la salud. Las últimas mediciones señalan 38 micras.

En cambio, las emisiones de dióxido de nitrógeno (NO₂) siguen aumentando. El límite establecido es de 42 micras por metro cúbico; las mediciones de 2008 detectaron 45 micras, y las de 2009, 46. Estas emisiones afectan sobre todo al sistema respiratorio. En el área metropolitana, el 40% de estas emisiones tienen su origen en los coches, el 9% en el transporte marítimo y el 6% en el transporte aéreo.

No obstante, señaló ayer un portavoz de Medio Ambiente, el aumento de este tipo de emisiones no se ha detectado sólo en Barcelona, sino también en otras ciudades europeas, lo que ha llevado a la Comisión Europea a crear una comisión que analice las causas. Una de las principales hipótesis con las que trabaja la comisión es que el aumento de NO₂ se deba a los nuevos motores de gasóleo que emplean los coches. "Son motores que reducen casi todas las demás emisiones, pero por algún motivo emiten más dióxido de nitrógeno", señaló la misma fuente.

Un portavoz de la Asociación Española de Fabricantes de Coches expresó su escepticismo al respecto: "No nos consta que la Comisión Europea se haya dirigido a nosotros para este asunto y, además, los motores cada vez contaminan menos y respetan más las normas comunitarias. Quizá habría que empezar a buscar en otro lugar que no sea el coche".