

Recoder afirma tenir dades que qüestionen el límit dels 80 km/h

El director general de Trànsit, Pere Navarro, adverteix dels riscos de suprimir la limitació

DANI CORDERO / ANNA FLOTATS BARCELONA / MADRID 21/01/2011 05:30 Actualizado: 21/01/2011 06:22



DANI CORDERO / ANNA FLOTATS

El Govern respectarà els terminis necessaris, però els accelerarà al màxim per suprimir el límit dels 80 quilòmetres per hora als accessos de Barcelona. Tant és així que el conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, va assenyalar ahir que la setmana vinent convocarà la comissió que ha d'avaluar el pla de 73 mesures mediambientals per reduir la contaminació a l'àrea metropolitana de Barcelona, entre les quals hi ha la limitació de velocitat. Una limitació que ahir va defensar el director general de Trànsit del Govern central, Pere Navarro, que va dir que, si se suprimeix radicalment, "hi haurà més accidents i més víctimes i algú n'haurà d'assumir la responsabilitat".

La trobada de la comissió d'experts mediambientals es produirà hores després del nomenament del director general de Qualitat Ambiental, que es produirà el pròxim dimarts al Consell Executiu. El titular d'aquest càrrec, que encara es desconeix, és l'encarregat de presidir la comissió d'experts.

En tot cas, Lluís Recoder va assenyalar ahir que "hi ha informes dins del mateix departament que qüestionen aquesta mesura", i per això es dona per fet que el Govern ja té a punt els arguments mediambientals per derogar la limitació. Recoder va insistir que "no està en qüestió la velocitat variable, sinó la fixació dels límits de velocitat, molt inferiors als anteriors i que no tenen justificació".

Des del Govern, com des del RACC, se sosté que no hi ha gaire diferència de contaminació entre anar a 80 km/h o a 100-110 km/h, els nous límits que es volen imposar. El que fa pujar els contaminants, segons aquest plantejament, són les accelerades i les frenades, i per aquest motiu es farà servir el sistema de gestió i de senyalització de velocitat variable per adaptar la

marxa dels vehicles a les condicions del trànsit. La idea, doncs, seria apujar les limitacions en horaris de poca congestió.

Segons els estudis previs que va fer el Servei Català de Trànsit quan estava sota el control d'ICV-EUiA, la referència dels 80km/h com a límit tenia la seva explicació en dos factors. Primer, perquè el parc d'automòbils espanyol té unes característiques (antiguitat, potència i altres paràmetres) que fan que a aquesta velocitat es produeixin uns nivells de contaminació adequats. Segon, perquè és una velocitat amb la qual s'optimitza l'ús de la carretera.

Més enllà de les condicions de conducció, l'exdirector del Servei Català de Trànsit, Josep Pérez Moya, va argumentar que la rebaixa de la velocitat aportava també una reducció significativa de la sinistralitat a les vies on s'aplica.

En aquest sentit es va expressar ahir Pere Navarro, responsable de Trànsit de l'Estat, quan va instar el nou executiu de Convergència i Unió a "pensar-s'ho dues vegades" abans d'eliminar la velocitat variable a l'entrada de Barcelona. Tot i que va reconèixer que "qualsevol sistema és millorable", també va afirmar que sempre és preferible "revisar" o "flexibilitzar" abans que suprimir.