

## COSES de la VIDA

LA DADA DEL DIA

## Transsexuals i feina

A causa de la discriminació, el col·lectiu percep com a única sortida laboral la prostitució

Font: Federació Espanyola de Lesbianes, Gais, Transsexuals i Bisexuals

80%  
es veuen abocades  
A LA PROSTITUCIÓA ESPANYA  
HI PODRIA HAVER  
ENTRE 20.000  
I 30.000  
TRANSEXUALS

## La gestió del trànsit a l'àrea de Barcelona

## El Govern certifica la mort dels 80 km/h sense aclarir com ni quan

Territori avala l'abolició del límit però no precisa en quines carreteres es podrà córrer més ni a quant

Recoder aposta per estendre la velocitat variable tot i el seu difícil encaix amb la retallada pressupostària

CRISTINA BUESA // ANTONIO MADRIDEJOS  
BARCELONA

**J**a està. S'ha acabat. *C'est fini*. La limitació dels 80 quilòmetres per hora a l'àrea de Barcelona ja té el certificat de defunció, tot i que el Govern no ha aclarit encara com ni quan enterarà el cadàver. El primer tràmit es va complir ahir als despatxos amb competències mediambientals i dilluns s'anirà una mica més enllà als de trànsit.

Conductors: CiU assegura que ha complert la promesa electoral d'abolir la impopular mesura, però precisa de seguida que els nivells de contaminació, la meteorologia i la congestió del trànsit seran els que determinaran en quin grau la complirà. De fet, la directora general de Qualitat Ambiental, Assumpta Farran, va insinuar que el límit dels 80 quilòmetres per hora podria continuar sent relativament habitual. A més, hi va haver un altre però: la derogació «no s'aplicarà d'un dia per l'altre», va admetre Farran, desmentint així les veus que des del mateix Govern asseguraven que seria fulminant i que les primeres mesures ja es notarien la setmana que ve.

**BUSCAR LA RACIONALITAT** // A Farran, que s'estrenava ahir al capdavant de la comissió rectora del pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire de l'àrea metropolitana de Barcelona (fa tres dies que és al càrrec), li va tocar fer equilibris amb les paraules. «Els 80 són una mesura eficaç, però ara estem buscant la racionalitat», va afirmar. Al seu costat, el conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, va driblar per no dir que el criticat límit és eficaç i només va concedir aquest apel·latiu a la velocitat variable.

Llavors Farran va puntualitzar: «Quan no hi ha congestió en la circulació, els 80 perden la racionalitat». No obstant, la directora general va obrir la possibilitat que en algunes carreteres, en certs moments, es mantingui aquest límit per una qüestió de contaminació acústica o de seguretat viària.

Recoder va esquivar qualsevol precisió més, i va llançar els interrogants al Servei Català de Trànsit, que dilluns, segons van confirmar ahir

Passa a la pàgina següent



► Un camió circula per la C-31 a l'altura de Badalona, ahir, per sota d'un dels pòrtics electrònics que limiten la velocitat màxima a 80.

## ¿Un 1% és important?

Per reduir els perillosos nivells de contaminació a l'àrea de Barcelona és necessari combinar moltes mesures, però actuar sobre el trànsit és la clau

A. M. // C. B.  
BARCELONA

En un termini no precisat, però que es demorarà almenys mig any, és molt probable que els automobilistes que circulin a la nit per la C-32 a l'altura de Castelldefels puguin circular a 120 quilòmetres per hora. Amb aquest límit de velocitat màxima, que és el que hi havia abans que entrés en vigor l'anomenada *zona 80*, el vehicle trigarà només tres minuts menys a recórrer els 12 quilòmetres de via, però consumirà més gasolina i emetrà més contaminants.

¿Seria bo tornar a la situació dels 120 km/h? «No», respon José María Baldasano, catedràtic de la UPC i coordinador dels estudis sobre dispersió i evolució dels contaminants al Centre de Supercomputació de Barcelona (BSC). ¿Tindria un greu efecte? «No, és clar que no s'acabaria el món», afegix. A aquelles hores, el nombre de cotxes és escàs i, lògicament, no hi ha gaire contaminació. Seria afegir una mica més d'òxids de nitrogen i de partícules en suspensió.

La Conselleria de Territori i Sostenibilitat va explicar ahir que l'em-

pitjorament seria com a màxim de l'1%, tot i que no va precisar com havia calculat aquesta xifra, i a més va afegir que s'esperava compensar amb mesures alternatives. El conseller Lluís Recoder i la directora general de Qualitat Ambiental, Assumpta Farran, van citar com a opcions algunes de molt conegudes però que mai s'han desenvolupat en excés, com ara que tots els autobusos municipals funcionin amb gas natural, que el 10% dels taxis portin motors híbrids, que les obres limitin l'emissió de pols o que l'import dels peatges sigui menor per als cotxes *nets*.

Segons l'opinió de Xavier Querol, especialista en qualitat de l'aire de l'IDAEA-CSIC, un 1% sí que pot ser important. «No podem afluixar en cap terreny perquè no estem per llançar les campanyes al vol -explica-. L'objectiu és un puzzle que s'aconsegueix amb petits passos com aquest».

## L'exemple europeu

L'investigador lamenta que no se segueixi l'exemple dels països europeus que han fet front a la contaminació durant els últims anys, especialment al nord: «Com que som els pitjors de la classe, hauríem de preguntar als que van bé». Finalment, Querol raona que, amb independència de les mesures que es prenguin, totes les parts implicades s'han de posar a treballar ràpidament: «Moltes grans ciutats europees tenen ambiciosos plans des del 2003». ≡