

# El Govern només deixa la 'zona 80' a les portes de Barcelona

El Servei Català de Trànsit pujarà d'aquí un mes la velocitat màxima en 53 quilòmetres d'autovia

DANI CORDERO | BARCELONA | 01/02/2011 05:14 | Actualizado: 01/02/2011 07:23

Després de poc més de tres anys de vigència, la *zona 80* serà història d'aquí menys d'un mes. La mesura aplicada per ICV serà desmantellada per l'actual Govern en una ràpida actuació que no vol deixar dubtes que els aires nous s'han instal·lat al Palau de la Generalitat. És possible que la setmana vinent els senyals verticals i els pòrtics que marquen la velocitat de la C-31 i la C-32 al Baix Llobregat ja assenyalin que el nou límit de la velocitat màxima és de 100 km/h i fins i tot de 120 km/h (segons els trams), i no de 80 km/h, com ara. De forma gradual i fins l'1 de març, aquest límit quedarà restringit només als trams més pròxims a Barcelona. De poc valen els estudis que n'avalen els resultats per reduir la contaminació i les estadístiques que apunten a una reducció important de la sinistralitat.



DANI CORDERO

Així ho va anunciar ahir el conseller d'Interior, Felip Puig, que va dir que els canvis són producte d'"un compromís polític" i d'"una mentalitat flexible". La *zona 80*, que actualment afecta 78 quilòmetres de vies a les entrades de Barcelona, a partir del març només afectarà 24,7 quilòmetres dels accessos a Barcelona. Gairebé un terç menys, i això farà que el mapa de velocitats se situï en el mateix estat que abans de l'aplicació de la mesura, el 2007. D'aquí tres mesos se'n farà una primera anàlisi, i d'aquí un any se'n farà una altra. Amb els resultats s'acabarà adaptant el mapa presentat ahir a Interior.

*Interior es dona quatre anys per tenir la velocitat variable a la zona*

El Govern assegura que confia en el sistema de velocitat variable que permet adaptar el límit a les condicions de congestió i contaminació com a alternativa, però, no el podrà aplicar d'immediat per les dificultats de finançament. L'únic calendari amb què treballa Interior és la fi de l'actual legislatura. Llavors, els senyals electrònics necessaris perquè els conductors puguin veure la velocitat de cada moment hauran d'estar instal·lats a totes les vies afectades ara per l'actual limitació de 80 km/h. La C-31 i la C-32 sud són les úniques que ja tenen en funcionament aquesta senyalització. La següent serà la B-23.

Ahir el conseller Puig també va utilitzar aquest sistema de gestió de les carreteres per carregar contra els seus predecessors a Interior. "És un bon sistema que s'ha aplicat malament", va afirmar, després de dir que és el que s'està fent servir amb més resultats a Europa, on l'utilitzen una vintena de ciutats. Es referia a la limitació que CiU considera "indiscriminada", la dels 80 km/h.

La federació nacionalista sempre ha censurat que no s'apugés la limitació de la velocitat en moments en què no hi havia cap tipus de congestió i, fins i tot, quan l'autopista o l'autovia anava buida. Amb els nous límits de velocitat això no serà necessari, perquè seran els màxims que permet la configuració de cada tram. Només hi haurà una excepció: la B-23, on seria possible que de nit s'incrementés la velocitat màxima per sobre els 80 km/h en què ha quedat fixada. Però encara no està decidit.

*Felip Puig diu que la decisió és fruit d'un "compromís polític" de CiU*

CiU també lamenta ara que el Tripartit no introduís els paràmetres de contaminació ambiental per modular la velocitat, com l'actual Govern sí que farà. De fet, és la gran novetat que aporta: la direcció general de Qualitat Ambiental podrà decidir la limitació de velocitat en funció de la contaminació i de la previsió meteorològica.

A més, Puig va aprofitar fins i tot per criticar el preu que fins ara s'ha pagat per instal·lar i posar en marxa la velocitat variable. El conseller va assegurar que el seu Govern racionalitzarà aquestes inversions, i amb això calcula que estalviarà un 25%. En total, caldrà fer una inversió de sis milions d'euros per acabar d'habilitar la zona.

El conseller, acompanyat del nou director del Servei Català de Trànsit, Joan Aregio, va assegurar que el seu departament no posarà més radars amb "fins recaptatoris", en una al·lusió al Govern anterior. Això sí, Aregio va assenyalar que "no canviarà gens que estarem vigilants que allò que estigui posat a les carreteres es compleixi. No es podrà córrer. Es podrà anar a la velocitat que marqui la via". Una afirmació que volia desmentir la idea que els nous límits de velocitat impliquen que hi haurà més permissivitat a les carreteres a partir d'ara.

---

*Trànsit avaluarà  
d'aquí sis mesos si  
retoca la velocitat  
d'alguna carretera*

#### Oposició científica

Els científics que han avaluat la mesura no l'aproven, ni de bon tros, per molts estudis que el Govern digui tenir a la mà. De fet, els quatre principals experts en mesures mediambientals de Catalunya, Xavier Querol, José María Baldasano, Andrés Alastruell i Jordi Sunyer, van enviar una carta al president de la Generalitat, Artur Mas, perquè respectés la *zona 80* o, almenys, la velocitat variable. Altres vegades les presses han estat males conselleres i CiU ha optat per anul·lar la mesura sense esperar a tenir la limitació variable.

L'únic estudi científic sobre l'aplicació de la limitació a Barcelona diu que s'aconsegueix una reducció de l'11% en les emissions d'òxids de nitrogen i de partícules en suspensió PM10 als voltants de la ciutat. La realitat, com es va encarregar de recordar ahir Puig, és que a la ciutat no hi ha hagut efectes per la mesura.

---

© **Diario Público.**  
Calle Caleruega nº 104, 1ª planta. Madrid 28033.  
Teléfono: (34) 91 8387641  
Mediapubli Sociedad de Publicaciones y Ediciones S.L.