

## Velocitat intel·ligent i intel·ligible

- No s'entén que una mesura que aposta per la flexibilitat segueixi mantenint el límit del 80 km/h

MIQUEL NADAL\*

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, 22.12.08

Com és possible que una mesura que pot ajudar a reduir de forma important els alts nivells de congestió que pateix l'àrea metropolitana de Barcelona sigui tan polèmica? ¿Per què la introducció de l'anomenada senyalització variable (o velocitat intel·ligent) als accessos a Barcelona, que ha suposat un esforç tècnic d'alta qualitat --que cal aplaudir-- per part del Servei Català de Trànsit (SCT), ha rebut el rebuig pràcticament unànim de l'opinió pública, des dels mitjans de comunicació fins als blocs a internet (que aquests últims dies han registrat participacions massives i totalment contràries a la mesura), per no parlar de les reaccions a nivell polític, amb una crítica furibunda entre l'oposició i una incomoditat manifesta dins el propi govern?

La resposta a aquestes preguntes, com sol passar en aquests casos, cal posar-la en un doble pla. Estem davant d'un problema tant de fons com de forma. De fons, perquè a hores d'ara, encara s'ha de demostrar que la limitació de la velocitat màxima a 80 km/h sigui la millor manera de reduir la contaminació; de forma, perquè gairebé no s'ha fet cap esforç --més aviat al contrari-- per comptar amb la complicitat dels diferents agents rellevants, dels conductors en primer lloc, i per implicar-los en la consecució d'un objectiu tan vital per a tothom com és la millora de la qualitat de l'aire.

FA UN ANY el govern va decidir limitar de forma general a 80 km/h totes les vies ràpides de l'anomenada corona 1 (municipis més pròxims a Barcelona) amb l'argument que permetria reduir molt significativament les emissions contaminants, sense que, aparentment, tingués cap cost. Més tard, potser perquè ja es veia que l'argument mediambiental perdia pes, s'hi va afegir que la limitació responia també a un objectiu de reducció d'accidents.

Passat un any, trobem un escenari confús. Si bé és cert que els nivells de sinistralitat s'han reduït significativament (una bona notícia), no sabem, en canvi, què ha passat amb els nivells de contaminació: tot i que s'han fet magnífics treballs de simulació (amb resultats inferiors als previstos), el problema és que no hi ha dades de camp, ja que, potser per la precipitació amb què es va posar en marxa, el cert és que no disposem de mesuraments a peu de carretera per avaluar com ha canviat la contaminació abans i després de l'entrada en vigor del límit dels 80 km/h.

Per la banda dels costos, aquests han demostrat ser més grans del previst, encara que el seu càlcul resulti difícil. És clar que en moments de poca congestió es produeix un desequilibri entre la velocitat permesa i la que de forma natural i amb total seguretat admetria la via, cosa que obliga el conductor a fer un esforç permanent d'autocontrol i a estar més pendent del velocímetre que de les condicions generals del trànsit, amb la qual cosa es generen sovint situacions innecessàries de risc. Des del mateix SCT es va alertar fa alguns mesos d'aquesta incoherència i es va suggerir un estrenyiment de carrils, una mesura que podria resultar adient en un altre context, però poc recomanable en vies amb una altíssima densitat de camions. Parlant dels camions, cal dir, d'altra banda,

que el fet que la velocitat màxima permesa als turismes s'hagi igualat --a 80 km/h-- amb la dels vehicles pesants crea situacions estranyes i potencialment perilloses, que sovint els conductors no estan acostumats a gestionar.

Tot plegat apunta al veritable problema de la limitació a 80 km/h: es tracta d'una mesura poc eficaç i, en qualsevol cas, gens eficient, perquè no aconsegueix els objectius fixats en el menor cost possible. Tant l'objectiu de reducció de la congestió i la contaminació, com el de millora de la sinistralitat, es poden aconseguir amb mesures més flexibles, que adaptin --a l'alça i a la baixa-- la velocitat permesa en funció dels paràmetres que siguin convenients a cada lloc i en cada moment.

Aquesta ineficiència és la que explica la perplexitat amb què ha estat rebut el recent anunci del govern d'introduir la gestió intel·ligent, però mantenint el límit de 80 km/h, a partir del mes de gener. No s'entén que una mesura, que apunta en la direcció correcta i que pot suposar una modernització molt important de la gestió de la mobilitat, mantingui una limitació que sabem que no és òptima per resoldre amb el màxim impacte i el menor cost les diferents situacions de trànsit que es produeixen en una àrea metropolitana tan complexa com la de Barcelona. ¿Per què ens hem de lligar un braç i no aprofitar totes les possibilitats que la tecnologia ofereix? ¿Per què si el problema real és --com finalment s'ha reconegut-- la congestió, ja que és quan les emissions dels vehicles poden quasi doblar-se respecte als nivells normals, no es permet que quan el trànsit és més fluid, de nit, per exemple, el límit de velocitat pugui ser superior? ¿Per què no es diferencia, també, entre dies feiners i caps de setmana o festius? ¿Per què no s'és flexible i es va provant, ajustant a poc a poc el tret? ¿Per què, en definitiva, es fa del 80 km/h una falsa

icona del medi ambient, quan els resultats són dubtosos i perdem l'oportunitat d'apel·lar de veritat a la responsabilitat dels conductors?

EL GOVERN ha fet una aposta valenta i tècnicament ben plantejada proposant la regulació de la mobilitat als accessos de Barcelona amb la velocitat intel·ligent. Però sembla haver oblidat, un cop més, que governar és també allunyar-se dels dogmatismes, fer pedagogia i aconseguir la complicitat de la ciutadania. Velocitat intel·ligent, sí. Velocitat intel·ligible, també. ¡Encara hi som a temps!

\*Director de la Fundació RACC