

TRÀNSIT

Satisfacció dels conductors en el debut dels canvis en els 80

La C-31 i la C-32 estrenen amb normalitat la nova velocitat variable

JOSEP SAURI
BARCELONA

Plaça d'Espanya-Gran Via sud, 7.00. Barcelona es posa en marxa sota un tènue plugim. El pertinaç anticicló ja és història, però aquestes quatre gotes fan témer per un moment que, si la cosa va a més, els canvis a les zones a 80 hagin de lluitar una altra vegada contra els elements. No serà el cas. L'autovia de Castelldefels (C-31) va molt fluida de sortida, i els pòrtics electrònics confirmen les xifres dels nous senyals fixos. Quarta, cinquena, gas, una mica més. El primer 100 refuigeix al Prat. I a l'altura de Viladecans, 120. «És un gran gust», diu el Pol mentre reposta amb el seu Mazda a la gasolinera de La Pa-va en sentit sud.

«Així un condueix més tranquil. Amb els 80 anava més pendent del comptaquilòmetres que de la carretera», afegeix Josep Tarrida, comercial. 30 anys de ruta diària entre Castelldefels, Gavà i Viladecans. El màxim de velocitat caigut en desgràcia el tenia fregit, confessa: «No m'havien posat mai tantes multes».

RETENCIONS // De tornada a Barcelona per l'autopista del Garraf (C-32), la cosa no és tan senzilla, tot s'ha de dir. De Gavà a Sant Boi hi ha la congestió de cada matí. I els pòrtics lluminosos retallen severament la bona nova que proclamen els senyals: res de 120, sinó 70 i fins i tot 60. Encara que no hi ha gens de perill de caure a les urpes dels radars: a les 7.40 hores, a Viladecans, tots aturats. A

les 8.15, la retenció serà de 4 quilòmetres, i hi haurà un altre quilòmetre de cua a la C-31. Qui pogués anar a 80 quilòmetres per hora.

Encara que res d'això refreda la satisfacció generalitzada, fins i tot entusiasme, amb què els conductors acullen els nous límits. «Els vaig estrenar ahir a la matinada. Erem només tres cotxes en tres carrils. A 80 per hora, t'avorrires conduint. T'adormies. A les rondes sí que ho entenc, però aquí...», diu el Salvador, de Castelldefels, repostant a la C-31 a l'altura de Viladecans, sota l'atenta mirada de La Ballena Alegre des del seu atrotinat cartell. «Anar a 80 sola per la carretera em resultava molt molesta», afirma Victòria Crusafont. Viu a Gavà Mari i estudia a Barcelona, i explica que respectava la restricció «a estones»: «Com que sé on estan situats els radars...».

LA CINQUENA MARXA // «Ja era hora», coincideix Sergio Rubio, empleat de la gasolinera. «I la contaminació? «Crec que amb els 80 era pitjor, perquè havies de posar marxés més curtes. A 80 per hora jo no puc posar la cinquena», assegura.

Fins i tot qui no demonitzava els 80 veu amb bons ulls la flexibilització: «El límit em semblava bé per evitar contaminació i accidents, però era una mica excessiu. Hi havia situacions en què no tenia sentit. Que s'aixequi en segons quins punts i a segons quines hores del dia em sembla correcte. S'ha de buscar un equilibri», sosté David Ventura, comercial i «partidor» dels accessos a la capital catalana, ja que viu a Castelldefels i treballa a Paret. «Si es regula bé, no veig problema que a les hores de menys trànsit es pugui córrer una mica més», explica Ricard Blasco, un informàtic de Gavà Mar que es dirigeix, com cada dia, a Barcelona. «Avui ja he pogut fer

les opinions

FOTOS: JOAN CORTADELLAS



RICARD BLASCO

«Si es regula bé, no veig problema que en les hores de menys circulació es pugui córrer una mica més»



ENRICO GIOLO

«Són només uns minuts, però es nota la diferència. En vies ràpides com aquesta anar a 80 em semblava una tonteria»



YOLANDA ARBIOL

«A la nit, amb tan poc trànsit, conduint a 80 perdies la concentració i podies arribar a adormir-te»



MIGUEL PÉREZ

«Contra la contaminació, s'ha de deixar de cremar petroli i substituir-lo per energies renovables, i punt»

Puig anuncia que també revisarà els radars

► El conseller d'Interior, Felip Puig, va subratllar a RAC-1 la «normalitat» en l'estrena dels nous límits de velocitat, que aquesta matinada s'han estès a l'autopista del Maresme, i va anunciar que el Govern «reflexionarà» sobre els radars. Puig veu en «les frenades quan n'hi ha un i el fet de tornar a accelerar quan s'ha passat» una causa d'accidents.

un tram a 90», afegeix amb un somriure a la cara.

«I la contaminació, dèiem? Això és una xorrada. S'ha de deixar de cremar petroli i substituir-lo per energies renovables, i punt. Tota la resta són tonteries. Així de clar ho veu Miguel Pérez, repartidor de pa i broioxeria. «Doncs que facin cotxes que corrin menys, o que portin limitadors de velocitat», proposa Josep Tarrida. I Eduardo Tarrero, camí de Castelldefels per veure el seu fill i els seus néts, fica el dit a la llaga: «Els conductors no som experts. I a tots ens agradaria que l'aire estigués més net, però tots volem agafar el cotxe i arribar aviat».

MEDI AMBIENT

Espanya es reincorpora amb retard al mercat de CO₂ europeu

ELISEO OLIVERAS
BRUSSEL·LES

La Comissió Europea va autoritzar ahir Espanya a tornar a participar a partir de demà en el mercat d'emissions de diòxid de carboni (CO₂), després que el Govern adoptés les mesures necessàries per reforçar la seguretat informàtica del registre d'operacions.

Espanya ha trigat 12 dies més a poder tornar a operar que altres estats amb sistemes informàtics més protegits, com Alemanya, França, Holanda, la Gran Bretanya i Eslovàquia. Fins i tot Portugal va superar la setmana passada, abans que Espanya, l'examen de la Comissió Europea.

Els errors de seguretat han ajornat l'autorització de Brussel·les

El mercat de CO₂, en què les 12.000 indústries europees compren i venen els drets d'emissió de gasos responsables de l'escalfament del planeta, va haver de ser suspès el 19 de gener passat després de diversos roboratoris informàtics de drets d'emissió per valor de més de 28 milions d'euros a Polònia, Àustria, la República Txeca, Grècia i Estònia. Això va posar en evidència la deficient seguretat dels registres nacionals d'operacions.

El mercat de CO₂, amb un volum anual de transaccions de 90.000 milions, continuarà funcionant de forma limitada fins que els altres 20 estats de la Unió Europea (UE) puguin demostrar que han reforçat els seus sistemes informàtics nacionals. El mercat és l'instrument principal de la Unió Europea per limitar les emissions de les indústries i frenar el canvi climàtic. L'any 2013, s'establirà un registre centralitzat d'operacions.

TRIBUNALS

La Ciutat de la Justícia ofereix als advocats oficines per hores

El pioner centre està dirigit a lletrats amb pocs recursos

J. G. ALBALAT
BARCELONA

Els advocats també estan notant en carn pròpia les conseqüències de la crisi econòmica. Mantenir un despatx no és barat i el Col·legi d'Advocats de Barcelona ha posat en marxa unes dependències a la Ciutat de la Justícia de Barcelona i l'Hospitalet

de Llobregat en què els professionals del dret tenen l'oportunitat de llogar per 10 euros l'hora un petit despatx per atendre els clients, o per només tres euros poder disposar durant el mateix període d'una taula, un ordinador amb internet i altres serveis, com l'accés a bases de dades. També hi ha la possibilitat, per exemple, de domiciliar el correu.

Les dependències, de 1.240 metres quadrats en total, van ser inaugurades ahir per Pedro L. Yúfera, de-

gà del col·legi d'advocats, i Ramon Serra, president d'Urbica, empresa constructora de la Ciutat de la Justícia i concessionària del manteniment.

SALA DE REUNIONS // A les noves instal·lacions, situades a l'edifici D del complex judicial (dedicat a oficines), hi ha 21 despatxos individuals i sis de col·lectius, tres sales de reunions polivalents, 28 punts de treball i un espai amb equips informàtics. Els serveis es lloguen per hores, mit-

ja jornada, dia, setmana o mes, encara que també hi ha paquets amb prestacions. És una iniciativa pionera.

Yúfera va explicar que aquesta és una mesura més per lluitar contra la crisi econòmica que també pateix el món de l'advocacia i que permetrà, sobretot, que els lletrats que no tinguin prou ingressos per mantenir un despatx exerceixin la seva professió. «Els advocats joves que comencen tenen aquí un lloc on atendre els seus clients. Igual que els professionals grans que no vulguin deixar l'advocacia perquè encara tenen assumptes, però que no poden fer-se càrrec d'un despatx», va precisar el degà del col·legi. Un altre sector al qual va dirigit aquest servei són els advocats forans que necessi-

tin una oficina a Barcelona durant unes quantes hores.

«És més barat que mantenir un despatx d'advocats», va afirmar Yúfera. I és que el món de l'advocacia no se salva de les penúries econòmiques. «De feina sí que n'hi ha, però el problema és cobrar-la», sostenen aquests professionals. Davant aquesta situació, la tendència és compartir despatx, despeses i serveis comuns, com la secretaria. No obstant, hi ha professionals que no poden ni costejar-se aquesta opció. La possibilitat de llogar una petita oficina per hores obre noves vies per a aquest col·lectiu. Les noves dependències, estratègicament situades, estan obertes de vuit del matí a vuit del vespre i estan ateses per personal administratiu.