

MILLORA DE LA QUALITAT DE L'AIRE

80 km/h no és suficient

Especialistes del CSIC recorden que l'única manera de frenar la contaminació a Barcelona és una acció combinada: peatges, zones vetades, velocitat limitada, millores tècniques...

Dilluns, 18 de octubre - 00:00h.

La creació a l'àrea de Barcelona de les anomenades *zones 80*, carreteres per on no es pot circular a més de 80 quilòmetres per hora, ha tingut un efecte beneficiós però relativament limitat. **«És així. ¿Què esperaven? ¿Que de sobte s'acabés la contaminació?»**, es pregunta l'especialista Xavier Querol, investigador del CSIC a l'Institut de Diagnòstic Ambiental (IDAEA). Segons la seva opinió, l'única manera de reduir el problema és aplicar simultàniament diverses mesures tècniques i legislatives: cada una d'elles és un petit ingredient en la gran recepta. **«Si circular a 80 km/h a la nit és un trauma, doncs que ho posin a 100 km/h. No em sembla malament. Total, amb prou feines hi ha cotxes i no variarà gaire el resultat»**, insisteix.

Les indústries, les obres, l'activitat del port i de l'aeroport, el mar, les escasses xemeneies i fins i tot les tempestes de pols sahariana contribueixen a augmentar els nivells atmosfèrics d'òxid de nitrogen (NO₂) i partícules en suspensió (PM), que són els dos principals contaminants, però és sens dubte el trànsit el gran responsable. Per exemple, una investigació de l'IDAEA encapçalada per Fulvio Amato ha calculat que entre el 43% i el 50% de les PM presents en l'aire de Barcelona tenen l'origen en els cotxes i els camions. El percentatge del NO₂ és encara més alt.

Els nivells de contaminació superen assíduament la normativa europea, de manera que el problema dista molt d'estar resolt. De fet, segons el Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental (Creal), l'àrea metropolitana registra cada any 30.000 morts vinculades a la contaminació.

Querol, assessor del programa comunitari Clean Air for Europe (CAFE), reitera el seu suport a les *zones 80*, **«que han de seguir perquè funcionen»**, encara que al mateix temps creu que hi ha mesures tant o més efectives. Per citar-ne alguna, Querol ho té clar: **«Hem d'acabar amb el domini aclaparador del dièsel»**. Encara que els vehicles equipats amb motors de gasoil produeixen fins a 10 vegades més NO₂, els impostos de matriculació i d'hidrocarburs en segueixen incentivant la compra perquè emeten menys diòxid de carboni (CO₂). **«Només es pensa en el canvi climàtic, que en el fons és un problema més teòric»**, insisteix. La normativa europea ha endurit els nivells d'emissió de partícules, **«però l'increment del parc de vehicles ha camuflat les millores»**, lamenta el geoquímic del CSIC. El 70% dels vehicles de Barcelona porten motors dièsel.

¿Tancar barris?

Lògicament, diu Querol, la mesura més efectiva seria reduir el nombre de vehicles en circulació, però no hi ha fórmules miraculoses més enllà de la millora del transport públic. El científic diu que el trànsit en alguns barris de Barcelona s'hauria de reduir un 30% per complir amb la normativa europea.

Londres aplica un peatge a tots els vehicles que pretenen accedir fins al centre, però l'investigador considera que és una mesura discriminatòria perquè afecta molt més les classes populars. A més, els èxits inicials s'estan diluint. Posats a seleccionar, Querol creu que seria millor que els vehicles de més cilindrada haguessin de pagar una taxa o fins i tot que no poguessin arribar a determinats barris. Com a alternativa, s'haurien de ressuscitar els pàrquings dissuasoris a les entrades de la ciutat i a les estacions de tren metropolitanas.

Pel que fa a la reforma de la Diagonal, considera que va ser **«una oportunitat perduda»**. Segons la seva opinió, **«era un benefici ambiental, però es va vendre gairebé com una cosa de disseny»**. I la idea no va tenir èxit.