

El 'pla 80 km/h' permet respirar millor a 1,3 milions de barcelonins

- Un estudi revela que la mesura ha aconseguit reduir la contaminació, però la meitat del previst
- La iniciativa també ha fet que es rebaixessin les emissions de CO2 i el consum de carburant

XABIER BARRENA
BARCELONA

Abans que res, s'ha de dir que el pla de limitar la velocitat als accessos a Barcelona als municipis del seu continu urbà funciona. Després de les crítiques i bromes rebudes per la Conselleria de Medi Ambient --a la qual es va acusar d'haver presentat uns resultats que contenien errors infantils de càlcul--, es pot afirmar, basant-se en un estudi que ha portat a terme pel Barcelona Supercomputing Center (BSC) per al qual s'han utilitzat més de 10 terabytes de dades (un terabyte són 1.000 gigues), que aquesta mesura ha aconseguit fer baixar la contaminació a la ciutat de Barcelona i que ha millorat la qualitat de l'aire dels més d'1,3 milions de ciutadans que viuen relativament a prop de les grans vies metropolitanes.

L'estudi, que ha analitzat les detallades informacions recollides durant els sis primers mesos, assenyala que el descens dels òxids de nitrogen i de les partícules en suspensió ha estat d'entre el 5%-7% i el 2%-4% respectivament. Aquestes xifres queden a mig camí de les previsions que va fer Medi Ambient, que fa un any va confiar en una reducció de fins al 17% en els òxids de nitrogen (NOx) i del 7% de les partícules.

La directora general de Qualitat de l'Aire, Maria Comellas, va recordar ahir --com a explicació per a la diferència entre el que estava previst i el que s'ha assolit-- que el *pla 80 quilòmetres per hora* només és una de les 73 mesures que el Govern català ha impulsat per arribar al descens de NOx i partícules abans esmentat i que caldrà esperar fins a final d'any per tenir una panoràmica general.

PER SOBRE DE LA MITJANA

El director del Departament de Ciències de la Terra de Barcelona del BSC i catedràtic de la UPC, José María Baldasano, va fer un balanç "positiu" de les conclusions de l'estudi. Va assenyalar que en alguns punts, com per exemple a l'AP-2 a Sant Feliu, i Molins de Rei, així com a la A-2, entre el Prat i Cornellà, la reducció de la contaminació ha estat molt superior a la mitjana, amb xifres que sí que han rondat, i en alguns punts superat, les previsions.

Dit això de la raó principal del pla, la reducció d'emissions de NOx i partícules pel que tenen de perjudicial per al cos humà, Baldasano va enumerar una llarga llista d'efectes col.laterals beneficiosos que no són en absolut insignificants.

Així, segons les dades que ha processat el supercomputador *Maremàgnum*, si continua la tendència detectada, s'estalviaran a més 93.400 tones de diòxid de carboni (CO2) anuals, unes 30.000 tones de combustible i uns 44,5 milions d'euros anuals. Aquesta reducció de CO2 és comparable a la dada que uns 20.200 vehicles diaris deixin de circular per les vies

ràpides. Dit d'una altra manera, com si en aquests sis mesos no hagués circulat cap cotxe per la ciutat de Terol.

Entre els efectes secundaris beneficiosos també s'ha de destacar, sempre segons Baldasano, que ha disminuït la congestió, és a dir, que s'ha circulat de manera més fluida. I també, malgrat que ahir no es va esmentar aquest aspecte, que, segons el Servei Català de Trànsit, s'han reduït la sinistralitat i la mortalitat a les vies metropolitanes.

El dia 1 de gener vinent comença la segona fase del pla, que preveu el límit variable de velocitat segons les condicions atmosfèriques i previ avís mitjançant panells lluminosos als conductors.

CONTAMINACIÓ DE NO₂

40 MICROGRAMS/M³ O MÉS DE 5 A 40 MICROGRAMS/M³

