

Barcelona torna a incomplir els límits de contaminació atmosfèrica

[Anna Boluda](#)

Sostenible.cat

18-06-2010

L'àrea metropolitana de Barcelona continua per sobre dels nivells estipulats per la normativa europea d'emissió de partícules en suspensió. I els nivells de diòxid de nitrogen (NO₂), provinent principalment de les combustions i que aquest 2010 per primera vegada havien de limitar-se a 40 micrograms per metre cúbic d'aire, superen els 55 micrograms de mitjana. En certs punts, com ara la sortida de la Diagonal en hora punta, arriba als 90.

Aquesta és una de les dades que s'han exposat a la [Jornada europea de ciutats i regions per la millora de la qualitat de l'aire](#) que se celebra al Palau de Pedralbes de Barcelona. Científics i gestors de tot el continent s'apleguen per contrastar la situació de la contaminació atmosfèrica, i per mostrar iniciatives de millora que poden servir com a model de solució.

En el cas de Catalunya, les dades demostren que la pol·lució d'origen industrial, sobretot de les metal·lúrgiques, ha disminuït considerablement. En tractar-se de fonts localitzades d'emissions, ha estat relativament fàcil intervenir-hi. Ara com ara, la major part d'emissions de partícules i de NO₂ provenen del trànsit de vehicles (més d'un 50% en zones urbanes) i de la construcció i demolició d'edificis.

A Barcelona, pràcticament tot el centre de la ciutat supera els valors desitjats, i això és especialment evident a l'Eixample, on un altíssim volum de trànsit rodat encaixat entre edificis alts impedeix que la contaminació -per combustió i per l'erosió de l'asfalt- es dispersi. També són alts els nivells a tocar de les rondes. I de manera temporal, a causa de la tuneladora de l'AVE i dels camions que participen en l'obra, a la zona de la Sagrera.

Aquest alts nivells es deuen sobretot, segons ha exposat Xavier Querol, de l'[Institut de Diagnosi Ambiental i Estudis de l'Aigua](#) del CSIC, al fet que la densitat de vehicles a Barcelona és de les més altes d'Europa. I, a més, cada vegada un major percentatge dels cotxes particulars són de motors dièsel (ja superen la meitat de la flota total), que generen fins a deu vegades més elements contaminants que els de benzina. Tot i que en l'últim any per primera vegada s'ha registrat un lleu descens del nombre total de vehicles a Barcelona, la solució precisaria d'una baixada dràstica del trànsit a la ciutat.

Alt nivell d'incompliment de la normativa europea

Les dades actuals evidencien que l'aplicació de la normativa europea no ha estat tan eficaç com es preveia. El 10% dels ciutadans del continent, i el 20%

en el cas espanyol, viuen en zones que superen els nivells límit de NO₂. I **en el 50% de les aglomeracions urbanes europees es supera la quantitat marcada de PM₁₀** (les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres).

A Catalunya, el Departament de Medi Ambient i Habitatge, per requeriment de la normativa europea, va elaborar el Pla de Qualitat de l'Aire l'any 2007, però no s'està aplicant amb la rapidesa i efectivitat necessàries per aconseguir els objectius marcats. Es va posar en marxa la limitació de velocitat (considerada com a exemplificant per part dels experts europeus en la matèria), però moltes altres de les 73 mesures que contempla no s'han implementat encara.

Efectes en la salut des d'abans de nàixer

L'esforç per controlar la qualitat de l'aire respon sobretot als efectes que té sobre la salut humana. [Jordi Sunyer](#), codirector del [CREAL](#), i Michal Kryzanowsky, del Centre Europeu per al Medi Ambient i la Salut de l'OMS han exposat les evidències científiques que correlacionen la contaminació atmosfèrica amb afeccions cardiovasculars, arteriosclerosi i la mortalitat prematura en adults. S'estima que els nivells de contaminació acurten l'esperança de vida dels europeus, com a mitjana, en 9 mesos. I el dia següent a una alta concentració de partícules es registra un 3% més de morts. De fet, segons un estudi fet pel CREAL si els nivells de PM10 assolissin els nivells europeus (40 micrograms/m³), s'evitaria la mort de 1.200 persones anuals, i si arribéssim als límits que recomana la OMS (20 micrograms/m³) se n'evitarien 3.500.

Segons diversos estudis, allà on hi ha més contaminació per trànsit, augmenta la incidència d'asma (i la freqüència dels episodis simptomàtics), infeccions i al·lèrgies. Ara, a més, es té constància que la pol·lució de l'aire és també la causa d'aparició d'aquestes afeccions, i no només del seu agreujament.

Els últims estudis del CREAL s'han centrat en mesurar els efectes de la qualitat de l'aire en el desenvolupament prenatal. Els primers resultats indiquen que en els casos en què les mares han estat exposades a nivells elevats de NO₂ durant l'embaràs, els nadons han pesat una mitjana de 80 grams menys en nàixer, i també afecta altres aspectes del creixement del fetus. La bona notícia és que, coneixent les causes, es pot actuar per evitar-les, tot i que políticament no resulta fàcil.

Bones pràctiques per prendre exemple

Limitar el trànsit en el centre de les ciutats, prohibir els vehicles amb motors altament contaminants, abaixar el límit màxim de velocitat i actuar sobre les emissions de les indústries són algunes de les mesures que s'han mostrat més efectives per millorar la qualitat de l'aire en diversos indrets europeus. I aquestes jornades ofereixen l'ocasió de contrastar experiències per mirar d'estendre'n l'aplicació. Representants de diferents ciutats en parlen amb detall de casos com el peatge de Londres o Estocolm, o de les zones de baixa emissió de Berlín i altres ciutats europees.

