



DEBAT SOBRE LA QUALITAT ATMOSFÈRICA

# La velocitat embruta l'aire que respirem?

Els experts creuen que la contaminació creixerà amb la supressió dels 80 km/h

Barcelona té uns nivells de contaminació per sobre dels màxims que fixa la UE. Metges, científics i geògrafs alerten que sense el límit de velocitat la pol·lució augmentarà i, amb ella, els problemes de salut.

THAÏS GUTIÉRREZ  
JOAN SERRA

**BARCELONA.** La supressió del límit dels 80 km/h als accessos de Barcelona ha reobert el debat sobre els nivells de contaminació de la ciutat i l'àrea metropolitana.

El 2010 la capital catalana va tornar a suspendre els límits de la UE de contaminació en sobrepassar els 40 micrograms de diòxid de nitrogen (NOx) per metre cúbic que Europa fixa com a màxim per a les ciutats. La mitjana anual de Barcelona, segons el càlcul de la Generalitat, se situa al voltant dels 55 micrograms, una xifra que molts ambientalistes i metges consideren excessiva i que si segueix així significarà una multa milionària de la UE.

En vista que demà dilluns s'elimina el límit dels 80 km, aquests dies s'han multiplicat les veus que avalen la teoria que limitar la velocitat als accessos a Barcelona fa baixar la contaminació. Defensen aquesta tesi la Societat Espanyola d'Epidemiologia, la Societat Espanyola de Salut Pública i Administració Sanitària, i la Societat de Salut Pública de Catalunya i Balears.

Aquestes institucions han expressat, en un comunicat, les repercussions positives de l'aplicació de la barrera dels 80 km/h. Destaquen que des del 2008 havien disminuït les concentracions dels dos principals contaminants: les partícules en suspensió i, en menor mesura, els òxids de nitrogen. Tenint en compte aquests precedents, les societats sanitàries sol·liciten una avaluació "rigorosa" i "independent" de l'impacte que tenen en la salut aquestes mesures de trànsit. Una reflexió serena permetrà concretar les solucions més eficients.

Jose Maria Baldasano, catedràtic d'enginyeria ambiental de la UPC i director de l'àrea de ciències de la terra del Barcelona Supercomputing Center (BSC), apunta que l'eliminació dels 80 km/h "és una mesura equivocada i inoportuna des del punt de vista de la salut dels ciutadans i de la qualitat de l'aire".

Baldasano i el seu equip al BSC han estudiat l'impacte del límit de velocitat en els nivells de contaminació de la ciutat i el resultat, diu, "parlen per si sols". "La pol·lució ha experimentat una reducció d'un 11% i la millora de qualitat de l'aire ha estat del 5%". És amb aquestes xifres que aquest científic critica una decisió "política" i destaca que aquests temes "no s'han de polititzar perquè són molt importants perquè afecten la salut pública dels ciutadans". "La ciutat -afegeix- té dos grans problemes: l'excés de trànsit i la contaminació atmosfèrica". Baldasano va una mica més enllà i assegura que tirar enrere el límit dels 80 km/h "porta afegides unes despeses sanitàries importants". I concreta: "La mala qualitat de l'aire provoca uns 3.500 morts induïdes a l'any a Barcelona".

## Reacció tardana

Aquest expert creu que la Generalitat havia començat "un bon camí" quan el 2007 va decidir dur a terme un pla per complir els límits europeus. La mesura estrella era la limitació de 80 km/h. "La UE va adoptar una directiva de la qualitat de l'aire el 1996 i va donar un període d'adaptació molt llarg", explica Baldasano. "Nosaltres hem anat sempre tard i tot just quan començàvem a fer les coses bé, amb un pla de xoc primari però efectiu, ara tirem enrere". El problema que ens trobarem, segons ells, és que els nivells de contaminació seguiran augmentant i posant en perill la nostra salut. A Barcelona, el parc automobilístic ha canviat molt i ara hi ha més cotxes dièsel que, segons els experts, són pitjors per a la sa-



**MALA QUALITAT DE L'AIRE**  
Barcelona té una mitjana de diòxid de nitrogen de 55 micrograms, una xifra que està molt per sobre dels 40 que marca el límit de la UE. X. BERTRAL



**Millores**  
El BSC diu que la pol·lució ha baixat un 11% amb el límit dels 80 km/h

lut, ja que emeten menys partícules contaminants però les que emeten són més fines i més perilloses perquè el nostre organisme no les pot filtrar.

## Relació epidemiològica

El doctor Jordi Casademont, director del servei de medicina interna de l'Hospital de Sant Pau, prefereix no donar xifres perquè assegura que no hi ha prou estudis per demostrar "les conseqüències a mitjà i llarg termini de la contaminació".

El que sí que ja se sap, diu, és que "ja fa anys que hi ha una relació epidemiològica entre contaminació i salut". Això vol dir, per exemple, que els malalts amb malalties cròniques, de tipus respiratori, com pot ser l'asma, empijoren molt els dies en què els nivells de contaminació són alts, o que en aquestes

ocasions "potser no és gaire bona idea anar a córrer per la Diagonal".

Els defensors de la limitació de la velocitat argumenten, en general, que el pas fet per altres capitals europees avala la mesura dels 80 km/h, ara derogada. Ho verbalitza Carme Miralles, professora de geografia de la UAB, i especialista en qüestions de mobilitat i transport: "Hi ha unes 200 ciutats que han aplicat mesures com aquestes. Ens equivoquem nosaltres o ho fan tots els altres? No ens estem situant en el context mundial". Miralles, que recorda que menys velocitat significa menys emissions, demana al Govern que mediti la decisió presa: "Anem en la direcció oposada. Era una mesura que estava implantada i que els conductors havien anat assumint. Quan ens ho tornem a plantejar, haurem d'obrir un altre debat social. És absurd".

