



“Fins ara les elèctriques eren convidades a les reunions de coordinació dels plans d'emergència, però no hi assistien”

Joan Boada, secretari general d'Interior

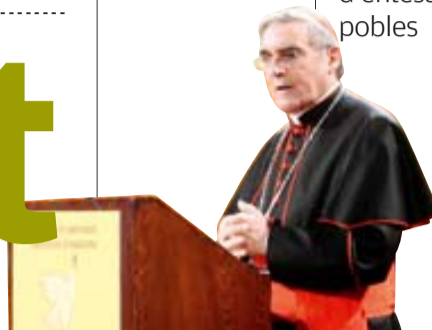
Trobada interreligiosa per la pau a Barcelona

Líders religiosos d'arreu del món advoquen per trobar ponts d'entesa entre els pobles

Noves normes per als aparells de televisió

La UE obligarà per primer cop a etiquetar els televisors segons la seva eficiència energètica

Societat



MEDI AMBIENT

Els tècnics consideren necessari mantenir els 80 km per hora

BALANÇ Els objectius del pla de descontaminació a l'àrea de Barcelona no s'han completat **PREVISIÓ** Si s'anul·la o es flexibilitza el límit de velocitat, “l'únic que es pot esperar és que la contaminació augmenti”, manté el responsable de l'estudi

Joaquim Elcacho
BARCELONA

L'àrea metropolitana de Barcelona continua tenint uns índexs de contaminació atmosfèrica que superen els límits establerts per la Unió Europea i, “des del punt de vista tècnic, no hi ha cap justificació per suspendre o flexibilitzar” les mesures previstes en el pla de descontaminació aprovat pel govern el 2007, entre les quals hi ha el límit de velocitat a 80 quilòmetres per hora en autopistes i autovies, segons explica José María Baldasano, catedràtic d'enginyeria ambiental de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) i director de l'àrea de Ciències de la Terra del Barcelona Supercomputing Center (BSC). L'equip de José María Baldasano al BSC realitza des de fa dos anys els estudis sobre impacte del límit de velocitat per encàrrec del departament de Medi Ambient i Habitatge.



El límit de 80 km/h s'aplica en autovies i autopistes de 16 municipis dels voltants de Barcelona ■ MANOLO GARCIA

Baldasano recorda que durant el primer any d'aplicació del límit de velocitat, el 2008, es va registrar un descens entre el 4% i l'11%

dels contaminants que superen els límits europeus (partícules en suspensió i òxids de nitrogen). “L'any passat, els nivells es van

mantenir pràcticament estables, i les dades d'aquest any indiquen que la situació continua igual, és a dir, lleugerament per

sobre dels límits legals”, ha avançat Baldasano a aquest diari. “Si per una decisió política s'acaba suprimint o flexibilitzant el

límit de velocitat, l'única cosa que se'n pot esperar és que la contaminació augmenti”, detalla l'expert de la UPC i el BSC. Baldasano explica que flexibilitzar el límit de velocitat de nit també repercuteix en la qualitat de l'aire en general, “perquè a l'àrea de Barcelona l'aire fred de la nit es dispersa poc i la contaminació es manté durant hores”.

Les dades de l'equip de José María Baldasano s'inclouran en el segon informe de seguiment de les mesures de descontaminació de l'àrea de Barcelona, que el Departament de Medi Ambient podria presentar aquest mes. L'informe analitzarà les 73 mesures previstes en el pla del govern i hauria de concloure que, tot i que bona part d'aquestes mesures s'han començat a aplicar, el resultat global continua sent insuficient per complir l'objectiu de qualitat de l'aire. ■

El medi ambient torna a entrar en la campanya electoral

Les claus
J.E.

El president de la Generalitat, José Montilla, entrevistat fa una setmana a *El món a RAC1*, va afirmar que si el PSC torna a governar permetrà elevar el límit de velocitat per sobre dels 80 quilòmetres per hora “quan les emis-

sions siguin més baixes per l'hora del dia i quan hi hagi menys congestió”. Els portaveus d'ERC i IC es van mostrar d'acord amb la flexibilització si tècnicament es confirma que aquesta mesura no perjudica la qualitat de l'aire. Fins i tot el conseller de Medi Ambient, ha acceptat en diverses ocasions durant aquest any electoral



Bona part de la contaminació està provocada pels vehicles

que cal ser flexibles amb una mesura que sembla antipopular. D'altra banda, CiU s'ha oposat sempre al límit dels 80 quilòmetres per hora.

■ Els límits de velocitat tenen, efectivament, molta mala fama en una societat que, com la nostra, està acostumada a veure els vehicles de motor com un ele-

ment de modernitat, llibertat i poder. No obstant això, els polítics del país haurien de saber mantenir l'equilibri entre velocitat i qualitat de l'aire (és a dir, salut). De fet, sembla que ningú es queixa per haver de circular per sota dels 80 quilòmetres per hora, durant les nits, en unes rondes de Barcelona pràcticament buides.