

Els científics consideren un 'error' l'eliminació de la zona 80

Recorden que allà on s'ha aplicat aquesta mesura s'ha millorat 'substancialment' la qualitat de l'aire

ACN/BARCELONA El canvi de la zona 80 per una àrea ampliada de velocitat variable no convenç els experts en l'anàlisi de contaminants ambientals. Xavier Querol, investigador del Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC), considera un 'error' eliminar una mesura justificant que només té una incidència de l'1% en la millora de la qualitat de l'aire. 'Si cadascuna de les mesures del pla de millora ambiental tingués una incidència de l'1% reduiríem la contaminació en un 73%', explica Querol. Tant ell com el seu col·lega al CSIC, Andrés Alastruell, juntament amb José Baldasano, professor de la UPC, i Jordi Sunyer, codirector del CREAL, van fer arribar una carta al Govern instant-lo a mantenir la zona 80.

La importància de la velocitat als accessos a Barcelona és, per aquests científics, 'política', ja que en 'cap cas' es pot justificar l'eliminació d'una mesura que ha millorat 'substancialment' la qualitat de l'aire allà on s'ha aplicat.

Una vintena de ciutats europees tenen la zona 80 als accessos a les grans ciutats. Londres, Berlín, Amsterdam o Estocolm van encara més enllà i al centre urbà no deixen circular els vehicles que superin uns determinats límits d'emissió de gasos contaminants. Fins a 72 ciutats d'Europa tenen el que s'anomenen 'zones de baixa emissió'. És aquest l'exemple que aquest grup de científics catalans vol que se segueixi a Catalunya.

'L'important no és la zona 80 per separat, és el conjunt de mesures', d'entre les quals destaca 'reduir el nombre de cotxes que circulen per Barcelona', comenta Querol. La ciutat comtal té una de les densitats de vehicles per quilòmetre quadrat més altes d'Europa, amb 6.100. Molt per sobre de ciutats més poblades com Madrid (2200) o Londres (1370). Tot i tenir en compte que Barcelona és més petita, la xifra és 'inacceptable'.

La recuperació econòmica és una arma de doble fil pel medi ambient si no es regula el previsible increment d'emissions. La sortida de la crisi portarà més activitat industrial i també més compra d'automòbils i més desplaçaments. Per això, Querol adverteix que el 'nou govern ho tindrà més difícil' si no apliquen mesures addicionals per millorar la qualitat de l'aire.

Els cotxes dièsel, els que més NO2 emeten

Des del 2010 està en vigor la directiva europea que obliga els estats a reduir les emissions de diòxid de nitrogen (NO2). Les avaluacions que se'n facin el 2011 determinaran si la Unió Europea obre un expedient sancionador contra el Govern, com ja ha fet amb la presència de partícules a l'aire. Pel que fa a les emissions de NO2, els cotxes dièsel actuals són els més contaminants. I a Catalunya, el 70% de les noves matriculacions són precisament de vehicles a gasoil. 'Dividim les mesures en importants, com la zona 80 i en imprescindibles', explica Querol que afegeix que 'la veritablement imprescindible és la reducció de la quantitat de vehicles'.

Amb el vehicle elèctric com a solució a llarg termini, els científics catalans proposen la promoció del transport públic, amb la creació de més quilòmetres de carril bus i la millora de les freqüències i les connexions del ferrocarril. La normativa europea Euro6 obliga als fabricants de vehicles a reduir les emissions de NO2, però no entrarà en vigor fins el setembre del 2014 i el problema és, segons Querol, 'molt urgent'.