



La gesti3 mediambiental ▶ L'opini3

Pàgines 2 a 4 <<<

Tornem a tenir una situaci3 d'anticicl3, i les alertes es desapareixen un altre cop. Probablement aquesta situaci3 serà m3s curta que l'anterior del febrer. Però s'ha de fer una consideraci3 pr3via important: els valors de contaminaci3 a l'Àrea Metropolitana de Barcelona de NO₂ i partícules s3n superiors sistemàticament als valors límits de qualitat de l'aire aprovats en les directives de la Unió Europea fa m3s de 10 anys i dels valors guia recomanats per l'Organitzaci3 Mundial de la Salut, malgrat certes mesures, algunes d'abast limitat i altres anul·lades, i tot aix3 malgrat els efectes de la crisi. No solament quan hi ha anticicl3. La principal causa s3n els cotxes, encara que no l'única (port i centrals tèrmiques també compten, encara que menys). Part d'aquesta situaci3 a Europa i al nostre pa3 es deu a l'augment de vehicles amb motor dièsel en els últims anys, que encara que tenen com a positiu que consumeixen menys i emeten menys CO₂, presenten un costat negatiu: emeten m3s NO₂ i partícules més fines, amb un efecte m3s important en la salut. Però també tenim molts més cotxes circulant, el ciutadà de Barcelona ho sap molt bé, ja que les motos representen el 30% dels vehicles que circulen pels carrers. Per alguna cosa deu ser.

A m3s, el nostre pa3 té unes condicions meteorol3giques que no

Anàlisi

Jos3 Mar3 Baldasano

CATEDRÀTIC D'ENGINYERIA AMBIENTAL DE LA UPC



No és solament l'anticicl3, és una situaci3 permanent

RICARD CUGAT



▶▶ Silueta de la zona del F3rum, enterbolida per la contaminaci3.

ajuden precisament a la dispersi3 dels contaminants atmosf3rics. Tenim uns 73 dies de calma a l'any, de situaci3 anticicl3nica; i menys dies de precipitaci3 a l'any, per aix3 disfrutem de tant sol. Aix3 porta a processos de recirculaci3 de contaminants, mar-terra de dia i terra-mar de nit, que tenen lloc molts dies a l'any, m3s a l'estiu, i valors m3s baixos de la capa de mescla superficial de l'atmosfera, que és on normalment es dispersen els contaminants.

Aix3 implica de forma obligada la necessitat d'adoptar mesures. De diferent efectivitat i caràcter discriminatori, que fa anys que s'apliquen a les ciutats europees (Londres, Berlín, Oslo). Aquesta setmana a França s'han anunciat mesures severes. Hi ha una llarga llista de mesures potencials a adoptar, però cap amb resultats màgics, com ara el peatge urbà, que des del 2003 s'usa a Londres; l'autoritzaci3 de circular solament per als residents, com passa a moltes ciutats d'Itàlia; les anomenades àrees de baixa emisi3, adoptades en moltes ciutats europees; limitaci3 de la velocitat a 80 km/h en les vies d'entrada a les ciutats, mesura polèmica només a Catalunya (?).

Un objectiu clar és reduir els cotxes que emeten m3s d'una forma orientada i no indeterminada. S'hauria d'aplicar un control més estricte que l'actual als cotxes con-

taminants a les ITV, control que s'ha de passar als cinc anys d'antiguitat, bloquejant la seva circulaci3 igual que es fa per raons mecàniques, mesura que ha de ser aprovada des del Govern central. A escala municipal, es té capacitat per usar l'impost de circulaci3, que faci prevaler els vehicles amb emissions baixes (híbrids i altres) i penalitzi els vehicles amb emissions altes, en lloc de basar-se en la seva potència. Imposar limitacions als 4x4, que consumeixen de manera exagerada (aquests vehicles a Londres paguen una taxa de circulaci3 més elevada).

El que està en joc és la nostra salut, el dret a tenir un aire net i ciutats més humanes

Com es pot veure, el tema és complicat i complex, sense solucions fàcils ni úniques, amb punts de vista i interessos contraposats, però hem de recordar que el que està en joc és la nostra salut, el dret a respirar un aire net, i també, a comptar amb unes ciutats més humanes i no al servei dels cotxes com una de les icones de la nostra societat actual. I que consti que a mi m'agrada conduir. ■