



La guerra contra la pol·lució a través de la recerca i la innovació

ALBERT PUNSOLA

BARCELONA. Una opció complementària a la lluita contra l'origen de la contaminació és la neutralització dels agents contaminants un cop s'han emès. És una línia de recerca que estan desenvolupant algunes empreses, com la química FMC Foret, que ha obtingut una substància capaç d'eliminar els òxids de nitrògen (NOx) de l'aire. La substància pot ser continguda en la pintura, el ciment, l'alumini o la ceràmica. Es tracta d'un fotocatalitzador. "El que fa és oxidar els NOx convertint-los en nitrats mitjançant una reacció química natural que es produeix amb la incidència de la llum del sol", detalla Belvis Martínez, directora de desenvolupament de negocis de la companyia. Els nitrats es generen en una quantitat que no suposa cap impacte per al medi i es dissolen en la pluja.

Però, i si no fa sol? La recerca s'orienta en aquests moments en ampliar l'eficiència del sistema en condicions d'il·luminació solar escassa o nul·la. "Estem treballant -indica Belvis Martínez- en un tipus de llum artificial que faria possible el mateix procés". I afegeix: "Això permetria que la neutralització dels NOx es produís de nit o en espais com els túnels". De moment, Castelló de la Plana i Sant Sebastià



Pioners
Castelló i
Sant Sebastià
són els primers
a aplicar un
nou mètode
antiòxids

han incorporat aquest producte a dos projectes municipals: un poliesportiu i un magatzem, respectivament. La primera aplicació comercial disponible ha estat el resultat d'un desenvolupament compartit amb l'Institut de Tecnologia Química de la Universitat Politècnica de València i la consultoria ambiental ReMa.

Solució a gran escala

"Teòricament seria possible neutralitzar tots els òxids de nitrogen que s'emeten en una ciutat sempre que hi hagués una superfície determinada on aplicar el producte", indica Belvis Martínez. Les ambicions són grans i en l'horitzó immediat se situa un projecte europeu de col·laboració amb més empreses i centres tecnològics, per intentar eliminar altres agents, com el diòxid de sofre, responsable de la pluja àcida i veritable amenaça per als asmàtics.

El físic i tècnic de l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, David Andrés, valora els progressos en la neutralització dels NOx "per la capacitat d'innovació que representa i perquè és un nou pas en la direcció d'aconseguir una ciutat més habitable". Tanmateix, considera que la solució passa per "reduir gradualment les emissions de la font principal, que és el vehicle privat, i que el transport públic fos molt més còmode, econòmic i ràpid". Martínez coincideix que "el gran impacte en la lluita contra la contaminació vindrà d'un canvi d'hàbits en l'ús del vehicle privat". De moment, la restricció del vehicle privat a gran escala, com s'ha fet a Londres, està fora de l'agenda. ■

París també s'enfronta a sancions de la UE

A França, la "lleï de l'aire" aprovada el 1996 feia obligatòria la vigilància de la qualitat de l'aire a les poblacions de més de 250.000 habitants. Actualment ja és obligatòria a tot el territori. Així, un total de 36 associacions informen la població de manera permanent del nivell de partícules en suspensió. Segons l'oficina d'Airparif, l'associació encarregada de l'àrea metropolitana de París i l'Illa de França, els valors mínims marcats per la UE se sobrepassen sistemàticament i arriben a doblar els 40 micrograms de diòxid de nitrogen per metre cúbic establerts per la nor-

mativa. Segons la mateixa organització, tres milions de persones viuen exposades a problemes de salut a causa d'aquests alts nivells. Sancions europees exemplars amenacen amb recaure sobre França si la concentració de partícules no disminueix, però les mesures no arriben. Una de les fonts més importants d'emissions contaminants són els motors dièsel, un 70% del parc automobilístic francès. El límit de velocitat es regula en funció de la contaminació i s'anuncia amb indicadors repartits per les zones més transitades, a les entrades de París. / Cristina Rivas

Londres destina 250 milions anuals a la lluita

El Londres actual està molt lluny de l'*smog*, aquella massa atapeïda de boira i fum que antigament engolia la ciutat. Però tot i així es calcula que cada any moren 4.267 persones per la contaminació atmosfèrica. Les dades provenen d'un estudi encarregat per l'alcalde de Londres, Boris Johnson. L'aire més brut és al centre, a Dorset Square (amb una concentració de 2,5 a 17,71 mcg per metre cúbic), seguit de prop per Marylebone High Street i el districte financer de la City of London. Però la majoria de morts prematures a causa de la contaminació és als afores de la

capital, on realment viuen la majoria dels londinencs que la pateixen cada dia. L'Ajuntament invertirà 250 milions de lliures anuals per a iniciatives que ajudin a millorar la qualitat de l'aire, com la introducció de bicicletes públiques, convertir la flota d'autobusos als motors híbrids, estimular l'increment de vehicles elèctrics i la introducció d'un model nou d'autobús que contamina un 40% menys que l'actual model dièsel. El 2010, Londres va sobrepassar amb escreix el màxim de 35 dies de contaminació per sobre dels límits establerts per la UE. / Eva Ontiveros

Madrid respira un aire "pèssim"

JUAN CARLOS HIDALGO / EFE

El govern espanyol ja ha fet un avís seriós: la qualitat de l'aire a Madrid és "pèssima" i calen "mesures urgents" per fer-hi front. El tel espès d'aire fosc que molts dies cobreix la capital espanyola n'és la prova. L'Ajuntament, que durant molt de temps ha negat la situació, ha acabat admetent que la ciutat incompleix la normativa comunitària. La causa central és el trànsit de vehicles. Per la responsable municipal de Medi Ambient, Ana Botella, acatar el que diu Brussel·les és "impossible" i proposa que es canviï la política fiscal que afecta els cotxes dièsel. / Joan Rusiñol



Berlín té 88 km² amb el trànsit restringit

Segons una enquesta de la Unió Europea (UE), el 49% dels berlinesos opinen que la contaminació atmosfèrica és un gran problema de la ciutat (el 76% dels barcelonins pensen el mateix de la Ciutat Comtal). La capital alemanya se centra en la lluita contra les partícules en suspens i una de les iniciatives més exitoses arrenca de l'1 de gener de 2008: la creació d'una zona ecològica per reduir les emissions de gasos dels tubs d'escapament dels vehicles. En aquesta àrea, de 88 quilòmetres quadrats, delimitada per la línia circular del ferrocarril urbà, es prohibeix cir-

cular a automòbils que no portin un adhesiu verd que testimonia que porten catalitzador o filtre de dièsel. La multa per incompliment, inclosos turistes, és de 40 euros. Berlín, a més, va privilegiar l'any passat la creació d'un megapulmó de 380 hectàrees on hi havia l'antic aeroport de Tempelhof. Berlín, però, suspèn clarament en neteja. És una capital plena de deixalles (encara es veuen trossos de coets de la nit de Cap d'Any). Segons l'informe de la mateixa UE, Berlín ocupa en sensació de brutícia el lloc número 65 entre les 75 ciutats enquestades. / Isaac Lluch