

## Llindar de tolerància



Periodista

ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-  
PUNSOLA-44)

16/03/2018 - 10:14

La Unió Europea es planteja emprendre accions legals contra Espanya i 8 països més pel fet que aquests estats membres no han estat capaços de complir la legislació comunitària relativa a la qualitat de l'aire. L'Informe [Air Quality in Europe 2017](https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2017) (<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2017>)

publicat per l'Agència Europea del Medi Ambient (AEMA) no pot ser més clar en una de les seves conclusions principals: la majoria dels habitants de les ciutats europees estan exposats a un aire de mala qualitat. A tall d'exemple, s'ha estimat que només les partícules fines (PM 2,5) són responsables de més de 420.000 morts anuals.

"Com a societat no hauríem d'acceptar el cost de la contaminació atmosfèrica"

El maltès **Karmenu Vella**, actual comissari de Medi Ambient, està al capdavant de l'exigència als països menys complidors perquè prenguin mesures urgents. Tot i que reconeix alguns avenços, ha indicat que són del tot insuficients per

canviar la situació actual. Les manifestacions del comissari constaten un fet evident. Però el Director executiu de l'AEMA, **Hans Bruyninckx**, n'ha fet unes altres de més interessants, que van directes al *quid* de la qüestió. En concret, Bruyninckx, ha assenyalat que **"com a societat no hauríem d'acceptar el cost de la contaminació atmosfèrica"**.

A diferència d'altres reptes, la manca de qualitat de l'aire presenta unes condicions *a priori* força favorables per al seu tractament i resolució. En primer lloc és un àmbit on el negacionisme és impossible: en un episodi d'alta pol·lució, en un indret determinat, els efectes són evidents per a tothom. En segon terme, les mesures que cal prendre són conegudes i no hi ha incerteses respecte als resultats pràcticament immediats que s'aconseguirien, en cas que fossin aplicades de manera rigorosa a cada indret. Això no succeeix, per exemple, en el combat contra el canvi climàtic, on l'àmbit d'actuació és el planeta i hi ha una gran quantitat d'actors i, sobretot, d'interessos geopolítics, que obstaculitzen l'efectivitat de l'acció, per no parlar de la complexitat intrínseca dels fenòmens climàtics.

"Creiem -com a col·lectivitat- que a la pèrdua en salut o en productivitat li correspon algun guany que supera aquests costos"

Tenint tot això en compte, ¿per què no hem estat capaços en les societats més avançades de fer que la qualitat de l'aire deixi de ser un problema? L'explicació es troba en les paraules de Hans Bruyninckx quan recorda que ara mateix estem acceptant el cost que suposa la pol·lució. Aquesta

acceptació significa que creiem -com a col·lectivitat- que a la pèrdua en salut o en productivitat li correspon algun guany que supera aquests costos.



En el llibre *The Subterranean Railway*, que és una bella història del metro de Londres, s'explica com fins que no va arribar l'electrificació, a principis del segle XX, els soferts viatgers van haver d'empassar-se molt de fum procedent de les locomotores dins els túnels. Des de 1863, i durant els 40 anys següents, els trajectes en l'*underground* eren d'una insalubritat inenarrable. No obstant això, els londinencs van apostar per aquell sistema perquè els permetia escapar als grans embussos de trànsit que eren la versió en transport de sang dels nostres col·lapses circulatoris i que enervaven als ciutadans fins al punt que preferien exposar-se a un aire tòxic uns minuts al dia. No deixa de ser paradoxal, vist des de la perspectiva contemporània, que la "solució" als embussos fos respirar pitjor.

"Les autoritats *guanyen* en no encarar-se fins a les últimes conseqüències amb aquest problema és estalviar-se totes les dificultats, crítiques i maldecaps que una transformació real com, per exemple, l'establiment de peatges urbans, comportaria. I les persones què hi guanyen?"

En el nostre temps, els guanys de mantenir un sistema de transport que embruta l'aire no són identificables com en el Londres victorià. De fet, l'única cosa que les autoritats *guanyen* en no encarar-se fins a les últimes conseqüències amb aquest problema és estalviar-se totes les dificultats, crítiques i maldecaps que una transformació real com, per exemple, l'establiment de peatges urbans, comportaria. I les persones què hi guanyen? Segurament n'hi ha

que poden trobar avantatges subjectius en la mobilitat insostenible. Però això és possible precisament per l'omissió dels governants en aquest terreny: per què l'extensió de la xarxa de metro és tan lenta? Per què rodalies només és una filera de promeses incomplertes? Per què *tots* els autobusos no són encara híbrids o elèctrics?. Respondre a aquestes qüestions voldria dir crear un sistema de transport públic robust i imbatible per a tota la regió metropolitana, una veritable alternativa.

Una altra dificultat per forçar a un canvi de paradigma immediat és el fet que els efectes negatius són percebuts més en el pla col·lectiu que en l'individual i així la seva força es dilueix. Però, fins i tot si és posés l'accent en l'afectació individual, no és pas segur que aquest canvi de visió es produís immediatament. Tenim precedents en aquest sentit. Així, per exemple, des dels anys 50 es coneix la connexió entre el tabac i el càncer de pulmó i avui en dia l'evidència científica ja és aclaparadora. Malgrat tot, un milió i mig de catalans encara fumen. Només ha estat la presa de mesures dràstiques per part de les autoritats, en relació al tabac, el que ha fet baixar el nombre de fumadors a un ritme mai conegut abans.

"Una altra dificultat per forçar a un canvi de paradigma immediat és el fet que els efectes negatius són percebuts més en el pla col·lectiu que en l'individual i així la seva força es dilueix"

Una acció a favor de la qualitat de l'aire en les ciutats amb el mateix grau de determinació que la que s'ha portat a terme en el tabac tindria en poc temps un impacte positiu molt gran. Un pulmó severament danyat difícilment es recuperarà, però el cel pot tornar a ser net en poques hores. Per aconseguir un nivell d'acció equivalent en l'àmbit

de la qualitat de l'aire es necessita pensar a fons en el que diu Hans Bruyninckx i esbrinar en què es fonamenta el nostre llindar de tolerància en aquesta qüestió. Tot plegat porta a pensar que les nostres possibilitats de respirar millor depenen més de la psicologia social que de qualsevol altra disciplina.

**Categories:** [Contaminació](/categories/contaminacio) (/categories/contaminacio) [Salut](/categories/salut) (/categories/salut)

Share 0

Tuit

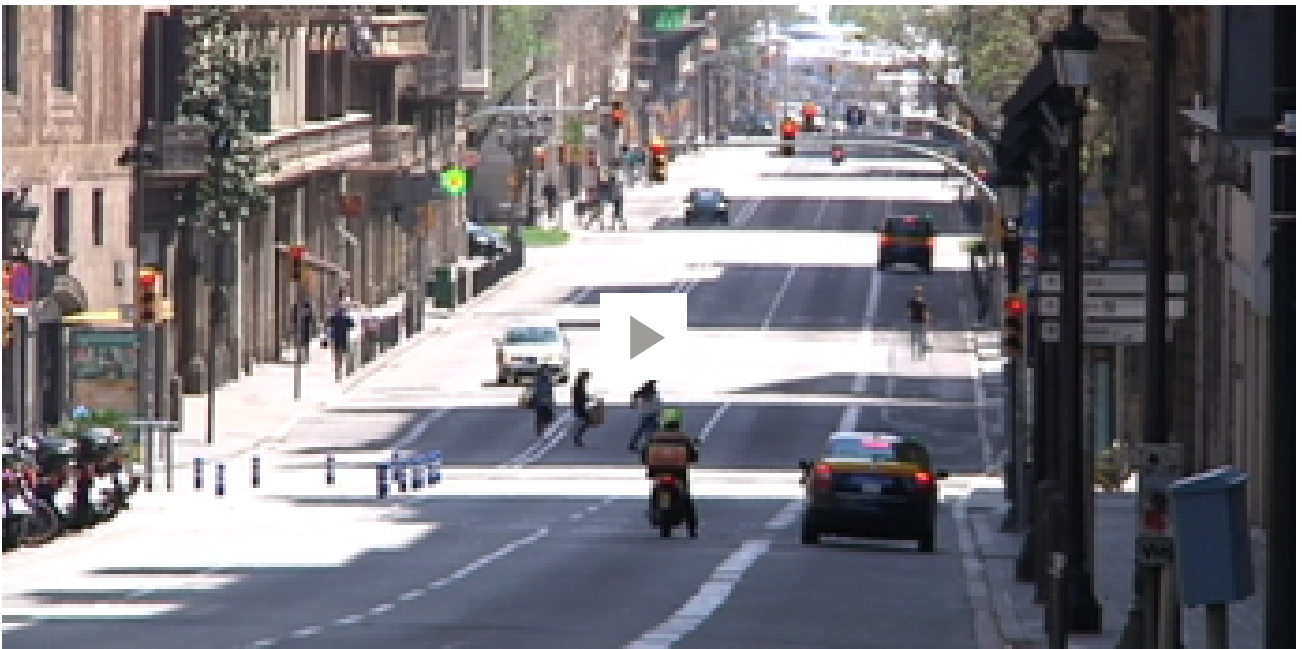
 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/llindar-de-tolerancia>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/llindar-de-tolerancia>)

## Relacionats

Notícia

**Barcelona donarà més espai als vianants: Gran Via i Diagonal perdran part dels carrils laterals**  
(/noticia/barcelona-donara-mes-espai-als-vianants-gran-via-i-diagonal-perdran-part-dels-carrils)



L'Ajuntament de Barcelona ha presentat un pla per adaptar l'espai públic a la nova mobilitat que s'establirà a la ciutat un cop s'aixequin progressivament les mesures de confinament, adoptades per evitar la propagació del coronavirus

## Notícia

## El BACC presenta propostes que posen la bici al centre de l'estratègia metropolitana contra el col·lapse de la mobilitat (/noticia/el-bacc-presenta-propostes-que-posen-la-bici-al-centre-de-lestrategia-metropolitana-contra)



(/noticia/el-bacc-presenta-propostes-que-posen-la-bici-al-centre-de-lestrategia-metropolitana-contra)

La proposta segueix el model de ciutats com Berlin, Viena o Nova York i demana la creació de carrils bici temporals per descongestionar el transport públic en trajectes urbans en el procés de desconfinament.

## Reportatge

## És rellevant per a la salut la reducció de la contaminació atmosfèrica durant l'epidèmia de COVID-19? (/reportatge/es-rellevant-per-a-la-salut-la-reduccio-de-la-contaminacio-atmosferica-durant-lepidemia)



(/reportatge/es-rellevant-per-a-la-salut-la-reduccio-de-la-contaminacio-atmosferica-durant-lepidemia)

La contaminació atmosfèrica a les ciutats de gran part del món està marcant mínims històrics. Durant l'epidèmia de la COVID-19 i, a causa de les mesures de confinament que estem vivint, la contaminació per diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>), un dels principals contaminants relacionats amb el trànsit a les ciutats, ha baixat entre un 70% i un 80% a Barcelona des del 21 de març, segons dades de la Generalitat de Catalunya. S'estima que la disminució mitjana a les principals ciutats de tot Espanya podria ser del 64%, segons un [estudi](https://www.upv.es/noticias-upv/noticia-11938-castellon-alic-es.html) (https://www.upv.es/noticias-upv/noticia-11938-castellon-alic-es.html) de la Universitat Politècnica de València (UPV).

## Butlletí

**Correu electrònic \***

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats  
i pobles cap a la sostenibilitat

**Diputació  
Barcelona**

(<http://www.diba.cat>)

Arxiu (/arxiu)

---

Continguts per categoria (/tagclouds/chunk/3)

---

Continguts per etiqueta (/tagclouds/chunk/1)

---

Continguts per municipi (/tagclouds/chunk/2)

---

Avís legal (<http://www.diba.cat/avislegal>)

---

Contacte (/formulari/contacte)

---

RSS (<https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=>)

---



(<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>)



(<http://www.twitter.com/xarxasost>)



(<http://youtube.com/xarxasost>)



([rss.xml](#))