

'És curiós observar que no hi ha massa interès pel que estan respirant els nostres fills al carrer'



ALBERT
PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-

PUNSOLA-44)

Periodista

Periodista

01/06/2013

Xavier Querol és doctor en Ciències Geològiques i professor d'investigació del **CSIC** (<http://www.idaea.csic.es/index.php?>

option=com_ogndepartaments&view=detall&Itemid=95&cid=5&lang=ca). Té més de 20 anys d'experiència en l'aplicació de la geoquímica ambiental a l'estudi de la contaminació atmosfèrica. És coautor de més de 330 articles en revistes científiques d'àmbit internacional i ha participat en més de 40 projectes de recerca. És membre dels grups de treball científics assessors de la OMS i dels grups de treball de la Direcció General de Medi Ambient de la CE i de l'ONU per a la implementació de les directives de qualitat de l'aire, així com assessor científic de l'administració a Espanya. Xavier Querol aporta en aquesta entrevista el seu coneixement però també la seva crítica a la manca de consciència social sobre el tema.

La qualitat de l'aire depèn de diversos contaminants, quin són els principals?

Tenim tres contaminants crítics en qualitat de l'aire: les partícules, els òxids de nitrogen i l'ozó i cadascun té la seva història. Dins l'àrea metropolitana els més importants són els dos primers.

Parli'ns, doncs, per començar de quina és la situació en relació a les partícules en l'àmbit territorial metropolità

Pel que fa a les partícules en suspensió, el Pla de Qualitat de l'aire del 2007 i les directives europees sobre emissions han produït en general bons efectes. S'han revisat indústries i focus d'emissions i fins i tot s'han aturat alguns d'aquests focus. En els darrers temps els fabricants de vehicles han fet també un gran esforç en el tema de les partícules, tenint en compte les actuals [normes de la Unió Europea per reducció de les emissions contaminants dels vehicles lleugers](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/l28186_es.htm) (http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/l28186_es.htm). Tots els cotxes dièsel -els que més contaminen- comprats a partir del 2009 han de complir la xifra 5 mg de partícules per km. Si pensem que les primeres normatives en aquest camp eren de 180 mg per km, hem fet un avenç important. Els autobusos s'han equipat també amb tecnologia de reducció d'emissions i amb combustibles menys contaminants.

(F)

¿El balanç seria força positiu aleshores en relació a aquest contaminant?

Les diferents mesures han comportat una disminució de la presència de partícules en suspensió significatiu, això és cert. Però, atenció, tot i aquesta disminució, portem un retard de 5-10 anys respecte a les ciutats que s'han posat de veritat les piles com, per exemple, Estocolm, Hèlsinki, Londres i gairebé totes les ciutats alemanyes.

Per tant la reducció aconseguida no ha estat suficient.

Així és. El valor límit anual des del 2005 segons la normativa és de 40 mcg per m³ i a Barcelona l'hem superat del 2005 al 2009. I concretament per haver-lo superat el 2005 i el 2006 ens han portat al Tribunal de Luxemburg, junt amb altres ciutats. En aquests moments la Comissió Europea està avaluant

els anys 2007, 2008 i 2009. No tenim notícia encara dels resultats però seran de ben segur negatius perquè ja sabem què ha passat. El 2010 va ser l'any més benigne perquè va ploure més i el 2011 i el 2012 van tornar a pujar els nivells de partícules. Aquests últims tres anys no hem superat el llindar dels 40 mcg per m³, però sí el valor límit diari de protecció a la salut en algunes estacions. De tota manera, el que està en discussió en aquests moments a nivell internacional és si els llindars establerts són adequats.

(F)

I ho són?

Precisament vinc d'una reunió per avaluar les directives de l'Organització Mundial de la Salut (OMS) i el que ha comunicat oficialment aquesta autoritat sanitària internacional a la Comissió és que **cal baixar els límits actuals fins als 20 mcg per m³ perquè fins i tot per sota d'aquests valors hi ha un impacte per a la salut humana**. I les directrius de qualitat de l'aire de l'OMS són l'objectiu final. Les de la Comissió Europea encara que siguin les que tenen força legal, són eines per arribar a les de la OMS. Probablement el 2020 o el 2030 ambdues acabin convergint però de moment són diferents. De tota manera, l'[Informe de qualitat de l'aire a Europa 2012](http://blog.troposfera.org/2012/09/aema-calidad-del-aire-en-europa-informe.html) (<http://blog.troposfera.org/2012/09/aema-calidad-del-aire-en-europa-informe.html>) de l'Agència Europea del Medi Ambient té en compte les directrius de l'OMS i no solament les normes de la Comissió. Jo penso que els llindars actuals establerts per la Comissió són massa indulgents amb el problema.

Per tant nosaltres haurem de fer un esforç addicional quan aquests llindars es revisin perquè es faran més exigents.

Sí perquè ara mateix tindríem molt poques possibilitats de complir si s'endurissin. A Barcelona devem estar ara en uns 30 mcg per m³ de mitjana, Estocolm i Londres per exemple estan al voltant de 18-20.

(F)

I quina és la situació en òxids de nitrogen?

En òxids de nitrogen no tenim ni tan sols millores remarcables: estem constantment malament. El valor límit va entrar en vigència el 2010 i la Comissió està avaluant les dades del 2010 i el 2011, però ja sabem que no aprovem l'examen perquè hem superat el límit a la major part de les estacions de mesura. A banda d'això cal subratllar que **la Comissió Europea ha comès una errada molt important al fer que les normes que estableixen els límits d'emissions dels vehicles en òxids de nitrogen no siguin tan restrictives com les de les partícules**. A més, per homologar les emissions d'un cotxe es fa amb les condicions del motor com si circulés per una autovia, quan el règim de conducció urbana és totalment diferent, fins al punt que un cotxe modern d'ara, en conducció urbana, pot contaminar tant com un de 1996, en òxids de nitrogen, mentre que en partícules això no es així. Aquesta situació continuarà fins al 2015, quan les normes d'emissió d'òxids de nitrogen seran molt més estrictes. Per reduir els nivells d'exposició a la població necessitem reduir la densitat de vehicles a la ciutat i limitar la circulació dels cotxes privats més contaminants, i això aquí no s'ha fet. En canvi, un total de 202 ciutats europees sí que s'han atrevit a tirar endavant aquesta mesura.

I pel que fa a l'ozó troposfèric, com estem?

L'ozó troposfèric és un contaminant secundari: no surt directament dels tubs d'escapament o de les xemeneies, es crea a través de reaccions fotoquímiques entre òxids de nitrogen i compostos orgànics volàtils estimulades per la radiació solar. Aquest contaminant, segons un últim informe de l'OMS, no té llindar de protecció. Però a més li passa com a les partícules, és a dir, que fins i tot si es posen llindars molt baixos, afecta la salut. **El dia que es genera molt d'ozó a Barcelona i, segons com bufa el vent, aquest contaminant puja pel corredor del Besòs i arriba fins al Montseny i des d'allà entra a l'Osona on acaben respirant concentracions elevades.**

(F)

Parlaríem doncs de contaminació fora dels grans nuclis urbans.

El cas de l'ozó és molt interessant perquè, més enllà de la perspectiva científica, revela un fenomen de tipus social. Per una banda, com es un problema del sud d'Europa no te la pressió política a la Comissió que tenen altres contaminants. D'altra banda, com afecta a les zones rurals amb poca població, i per tant amb poc vot, l'administració els fa menys cas. A nivell europeu l'ozó afecta una gran part del territori, en canvi en partícules i òxids de nitrogen la part de territori afectada és petita, si bé hi viu més població. Sempre hi ha reportatges sobre la qualitat de l'aire urbà, però sobre l'ozó i els seus efectes a les zones rurals no en veig. I el que no es mostra, no existeix, no genera consciència ciutadana i es fa invisible de cara a les decisions polítiques.

A quines altres àrees del país hi ha problemes fora de Barcelona ciutat?

A les àrees industrials com el Baix Llobregat hi ha una presència destacada de partícules i òxids de nitrogen i també al camp de Tarragona i a Lleida. En aquesta àrea, però, la situació en partícules i òxids de nitrogen no és tan important com a Barcelona. A Tarragona el problema ve de contaminants que no sempre estan legistats com alguns Compostos Orgànics Volàtils que no tenen valor límit establert, però que poden tenir efectes sobre la salut.

¿Per què no hi ha una demanda social forta en relació a la qualitat de l'aire com la que existeix en altres qüestions?

L'anterior alcalde de Londres, **Ken Livingstone**, va impulsar el peatge urbà i la zona de baixes emissions i altres iniciatives en aquesta direcció, no perquè fos més llest que els altres, sinó simplement perquè la ciutadania li ho demanava. Però aquí en el nostre país no hi ha consciència: quan es fan els carrils ràpids per la nova xarxa de bus de seguida surten crítiques en contra, encara que sigui una millora notable del transport públic i de la qualitat de l'aire. I a la vegada també s'està en contra de la restricció del vehicle privat. No es pot estar en contra de tot. Això passa perquè és possible que no s'hagi explicat bé, però també perquè **portem uns anys de retard en consciència col·lectiva**.

¿Hi tindria alguna cosa a veure el fet que la qualitat de l'aire és potser un tema més complex, més impermeable al coneixement de la ciutadania en general, si més no pel que fa als seus detalls?

No ho crec. És igual de complex que entendre que un determinat animal es queda sense gel a l'Àrtic i perd el seu hàbitat degut a les emissions de gasos d'efecte hivernacle, ni més ni menys, i sembla que això últim la gent ho entén i fins i tot està disposada a modificar el seu comportament. En canvi és curiós observar com no hi ha tan interès pel que estan respirant els nostres fills quan van pel carrer.

Molta gent es preocupa molt pels aliments o per l'aigua però en aquestes qüestions hi ha un marge molt gran per triar, mentre que no pots escollir l'aire que respires. Al centre i al nord d'Europa, i també a França i fins i tot a Itàlia, la qualitat de l'aire està més integrada en la cultura cívica. A Suècia un gran directiu d'una empresa va a treballar en bicicleta però a Turquia ningú té un cotxe més gran que un directiu. En aquest aspecte nosaltres estem més a prop d'Istanbul que d'Estocolm.

(F)

Anteriorment ha apuntat la possibilitat de que algunes coses no s'expliquin prou bé. La qüestió de la limitació de la velocitat i de la velocitat variable s'hauria pogut comunicar millor?

Probablement sí, però també alguns estaments van actuar molt agressivament. Entre la comunitat de qualitat d'aire europea el cas dels 80 km de Barcelona es posa com a exemple de com es pot actuar en contra d'una mesura positiva per raons no tècniques. No era la mesura més important però diferents interessos van centrar la discussió en aquesta qüestió ella. Per tant no era solament culpa dels que no ho van explicar bé.

El transport públic, és la clau de les solucions?

És una part molt important. Sobretot perquè en utilitzar el transport públic reduïm l'ús del transport privat urbà i per tant les emissions. A més ha de ser un transport públic net. De les mesures aplicades a Barcelona fins ara les més rellevants van ser la reducció de les emissions de transport públic. Per

exemple de 1.000 autobusos n'hi ha 450 de gas natural, 450 més amb filtres de partícules, i uns quants d'híbrids. Tenim per tant una de les flotes més netes d'Europa, però ara falta intervenir sobre el transport privat.

Cal aplicar algun tipus de peatge urbà per a aquest transport?

Jo no en sóc partidari. El peatge urbà és discriminatori socialment perquè pots entrar amb el vehicle més contaminant que existeixi, només perquè pots pagar. No és una fórmula òptima.

Aleshores per on passa la intervenció?

El que proposa el pla estatal de qualitat de l'aire és crear zones de baixes emissions restringint l'entrada a uns quants vehicles molt contaminants al centre amb mesures com pàrquings dissuasoris a les entrades de les ciutats, cosa que s'està fent a tota Europa. El [Plan Aire](http://www.magrama.gob.es/imagenes/es/plan%20aire%202013-2016_tcm7-271018.pdf) (http://www.magrama.gob.es/imagenes/es/plan%20aire%202013-2016_tcm7-271018.pdf). *Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera* El Pla estatal de Millora de la Qualitat de l'Aire (aprovat el 12 d'abril del 2013) proposa cinc categories per etiquetar els vehicles en funció de les seves emissions contaminants. I segons la categoria del vehicle, podrà accedir o no a les Zones de Baixa Emissió (ZBE) d'una ciutat.

(F)

I els municipis hi podran dir la seva?

Absolutament. El ministeri dóna l'eina i el municipi té a les seves mans decidir com vol organitzar aquestes zones. Les ZBE s'haurien de crear a les ciutats per part dels ajuntaments. Encara que tinguem els distintius als vehicles, els ajuntaments han de crear les zones, com s'ha fet a 202 ciutats d'Europa, sinó la mesura no té cap sentit. **A Barcelona tenim 5.900 turismes registrats per km², ens segueixen Torí, Nàpols i Milà, amb uns 4.000, però la mitjana de les capitals europees està al voltant dels 1.300.** A més, el 50% dels cotxes que es mouen per Barcelona vénen de fora. Aquí està clar que cal prendre el que en diem mesures no tecnològiques. Són decisions polítiques que cada ciutat o municipi ha de prendre en funció de la seva realitat. El municipi pot fer més coses: pot modificar l'Impost de circulació, que ara se centra en la cilindrada, i incorporar-hi el criteri dels contaminants com proposa el Pla estatal. També es podria plantejar lliurar de l'Impost de circulació o baixar els preus de l'aparcament en l'espai públic als vehicles híbrids i els elèctrics. A Estocolm, Berlin, Londres i a altres grans ciutats europees els plans per millorar la qualitat de l'aire els han fet els ajuntaments. A Barcelona aquest pla ha d'incloure l'escala metropolitana, ja que l'aglomeració urbana no respecta fronteres municipals, ni tampoc la contaminació de l'aire.

Etiquetes: [Catalunya](#) (/etiquetes/catalunya)

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A/www.sostenible.cat/entrevista/es-curios-observar-que-no-hi-ha-massa-interes-pel-que-estan-respirant-els-nostres-fills-1>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/entrevista/es-curios-observar-que-no-hi-ha-massa-interes-pel-que-estan-respirant-els-nostres-fills-1>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

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



(/)

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 \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](#)

[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)



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



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



<http://youtube.com/xarxasost>



[\(rss.xml\)](#)