

Experts europeus demanen als polítics que financin i posin a la seva agenda la contaminació ambiental

Les partícules que procedeixen del desgast dels frens, l'embragatge o els pneumàtics i la pols de l'asfalt s'han convertit en el 50% dels contaminants de l'aire i la seva importància segueix augmentant. Però pràcticament no se sap gran cosa sobre elles.

A la primera jornada del B-Debate Urban Air Quality: The Challenge of Non-Exhaust Road Transport Emissions experts europeus han debatut com determinar la composició i la distribució d'aquestes partícules i com reduir els seus nivells per protegir la salut humana.

Les jornades estan organitzades per [B-Debate](#), una iniciativa de [Biocat](#) i l'Obra Social "La Caixa" amb la col·laboració de l'[Institut de Diagnòstic Ambiental i Estudis de l'Aigua](#) (IDAEA-CSIC).

Barcelona, 12 juliol 2013 - L'any 2008, per primera vegada en la història de la Humanitat, el nombre de persones vivint en ciutats va superar al d'habitants en zones rurals. Des de llavors, millorar la qualitat de l'aire que respirem a les nostres ciutats és un objectiu de les autoritats municipals i sanitàries a tot el món. Inhalair aire contaminat és, actualment, una de les 10 causes que més morts prematures causa al món. Segons l'OMS, 430.000 persones moren cada any per aquest motiu només a la UE.

El trànsit és la principal font de contaminació de l'aire urbà. No obstant això, la combustió dels motors no és l'única causa de la pol·lució provocada pels vehicles. Un 50% de les partícules en suspensió atribuïbles al trànsit procedeixen del desgast de components com els frens, l'embragatge o els pneumàtics. Malgrat la seva importància, no existeix ni es troba en desenvolupament cap legislació que reguli les emissions per desgast mecànic. La manca de coneixement sobre la naturalesa química d'aquestes partícules, el seu comportament en l'atmosfera i el seu impacte en la salut humana fa que, ara mateix, l'única via possible de reducció d'aquest tipus d'emissió sigui la disminució del volum de trànsit.

La primera jornada del B-Debate *Urban Air Quality: The Challenge of Non-Exhaust Road Transport Emissions* que es va celebrar ahir a les Cotxeres del Palau Robert de Barcelona va girar al voltant de com separar aquestes partícules de les procedents de la combustió dels motors, com identificar-les i com dissenyar estratègies per reduir els seus nivells en l'aire.

Ciutats nòrdiques com Oslo, Hèlsinki i Estocolm, que estan menys contaminades que la resta de ciutats europees, són les que estan liderant les investigacions per millorar la qualitat de l'aire perquè és aquí on les emissions de partícules per desgast mecànic contribueixen en gran part a la pol·lució ambiental. Segons va explicar Mats Gustafsson, investigador de l'Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI, Suècia), el motiu es deu a que "les carreteres estan cobertes per neu i gel gran part de l'any i això obliga a fer servir rodes amb claus per circular i sal i sorra per desfer la neu, fet que provoca que el nivell de pols mineral sigui molt més elevat aquí que en altres països d'Europa."

Barcelona no està entre les pitjors però tampoc entre les millors. A Barcelona, la contaminació de l'aire està lligada a unes condicions ambientals poc favorables (molt sol i poca pluja) i a la seva alta densitat. A la ciutat viuen 16.000 habitants per quilòmetre quadrat i pels seus carrers circulen més d'un milió i mig de cotxes (dades de l'any 2008) cada dia, la meitat d'ells procedents de fora de Barcelona.

Segons el Dr Xavier Querol, investigador de l'Institut de Diagnòstic Ambiental i Estudis de l'Aigua, la qualitat de l'aire ha millorat notablement en l'última dècada perquè els vehicles han evolucionat molt per adaptar-se a les directives estatals i europees, "però, tot i així, els nivells de PM10 al sud d'Europa segueixen estant per sobre de la mitjana de l'Europa central. "

Les PM10, o partícules suspeses amb un diàmetre inferior a les 10 micres, són de les que tenen un major impacte en la salut humana per la seva capacitat per superar totes les barreres del cos i penetrar fins al fons dels pulmons. Els nivells més alts d'aquestes partícules estan al casc antic del centre de les ciutats, on els carrers són més estrets i es ventilen pitjor. Aquí també és on s'acumulen més metalls pesants procedents del desgast dels frens perquè l'alt nombre de semàfors obliga a utilitzar-los de forma contínua.

L'impacte en la salut

La contaminació atmosfèrica és una de les principals causes de pèrdua d'esperança de vida. Si bé la interacció de les persones amb l'aire contaminat és complexa, n'hi hauria prou amb reduir els nivells de les partícules PM10 en suspensió per disminuir la mortalitat en un 15% anual.

Durant la primera jornada del B·Debate experts de diferents països van explicar les mesures que s'estan assajant a Europa per aconseguir aquest objectiu. Una d'elles és l'ús d'asfalts porosos. Segons el Dr Robert Gehrig, sotsdirector del Laboratory for Air Pollutants/Environmental Technology a EMPA, Suïssa, les carreteres que han estat asfaltades amb aquest compost presenten menys re-suspensió de partícules que els asfalts de formigó.

A Barcelona, els passats mesos d'abril i maig, es van fer assajos afegint clorur de magnesi o acetat de calci i magnesi (CMA) a l'aigua per netejar les vies urbanes. Tots dos compostos actuen unint les partícules tòxiques entre si de manera que pesen més i cauen a terra en comptes d'estar en re-suspensió en l'aire. Els resultats de les proves es coneixeran en els propers

mesos. On sí que han obtingut ja resultats és a la ciutat de Klagenfurt, Àustria. Wolfgang Hafner, cap del departament de protecció ambiental d'aquesta ciutat, va explicar durant la seva intervenció com el CMA ha millorat la qualitat de l'aire de la ciutat. Els assajos han permès, a més, delimitar com, quan i amb quina quantitat s'han de fer els tractaments per maximitzar el seu efecte.

Mesures polítiques

"La contaminació de l'aire és un dany col·lateral del progrés que cal minimitzar, com ja han fet a Londres i en moltes ciutats alemanyes, i escandinaves on la societat ha empès els seus polítics a posar la qualitat ambiental en els seus programes. "Aquí hem de fer el mateix" va dir Xavier Querol.

La primera jornada del B·Debate es va tancar amb la intervenció de Xavier Guinart, director del Servei de Vigilància i Control de l'Aire del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. Va presentar algunes de les mesures que incorpora el nou Pla de Qualitat de l'Aire de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que té com a objectiu assolir uns nivells de seguretat d'aquí a 2015. Algunes d'aquestes mesures són per exemple oferir descomptes als peatges d'accés a la ciutat als vehicles híbrids o poc contaminants, fomentar l'ús del transport públic i de la bicicleta dins de la ciutat o reduir les emissions de les persones i el tràfic de mercaderies l'aeroport del Prat i el port de Barcelona.

Aquest matí se celebra la segona i última jornada del B·Debate i està centrada en els reptes que plantegen les partícules per desgast mecànic per a la salut humana.

Pots seguir el debat a Twitter a través del hashtag #BDebate i l'usuari [@Debate](#).

B·Debate organitza aquestes trobades científiques d'alt nivell per generar debats transversals entre els experts i contribuir així a buscar respostes globals a grans reptes socials en l'àmbit de les ciències de la vida.

PER A MÉS INFORMACIÓ:

Zuberoa Marcos i Marc Portella

Prensa B·Debate

T. +34 686575178 (Zuberoa) i +34 650259013 (Marc)

premsa@bdebate.org

www.bdebate.org

[@Debate](#).