



SOCIETAT

Un aire que asfixia

La contaminació de l'aire mata 400.000 europeus cada any.

© The Economist

A Wieliczka, prop de Cracòvia, uns quants habitants s'han reunit a la sala de conferències d'un hotel per queixar-se de la contaminació de l'aire. Una dona es lamenta dels problemes de sinusitis provocats pel sutge; a una altra la preocupa que els seus fills juguin a l'aire lliure. Un home critica que la policia poques vegades apliqui la llei als residents que cremen escombraries. És una petita reunió en comparació de l'enorme cimera sobre el canvi climàtic que va començar a París el 30 de novembre. Però el tema és immens.

L'aire d'Europa és menys corrosiu del que havia arribat a ser, i és molt menys brut que el de la Xina o l'Índia. El declivi de la indústria i les polítiques d'aire net iniciades durant la dècada de 1950 han

fet davallar els nivells de molts contaminants, com ara el diòxid de sofre, partícules en suspensió (una pols que pot irritar els pulmons) i els òxids de nitrogen durant les últimes dècades. No obstant això, més de 400.000 europeus encara moren prematurament cada any a causa de la contaminació de l'aire, segons l'Agència Europea de Medi Ambient. El 2010 les despeses relacionades amb la salut van ser d'entre 330 milers de milions d'euros i 940 milers de milions, o entre el 3% i el 7% del PIB.

Nou de cada deu habitants de ciutats europees estan exposats a contaminació per sobre de les directrius que marca l'Organització Mundial de la Salut (OMS). Alguns dels nivells més alts de diòxid de nitrogen es troben a Londres; diverses ciutats de Turquia s'asfíxien amb alts nivells de PM10 (partícules amb un diàmetre màxim de 10 micres).

Però part de la pitjor contaminació es troba a Europa de l'Est. Les estacions elèctriques de carbó hi continuen sent habituals, i alguns contaminants hi arriben des de la resta d'Europa. La comissió actualment processa 18 Goversns per infringir els límits de contaminació.

Investigadors del King's College de Londres han descobert que un nen nascut a Londres el 2010 pot arribar a viure nou mesos menys com a resultat de respirar alts nivells de PM2,5 -les partícules en suspensió més petites de totes-, si els nivells de contaminació no canvien. La recerca de Xi Chen, de la Universitat Yale, mostra que l'exposició a alts nivells de PM10 a la Xina pot atrofiar el creixement fetal. Els resultats preliminars de Jonathan Grigg, de la Universitat Queen Mary de Londres, mostren que la contaminació pot modificar els sistemes immunes dels pul-

La contaminació de l'aire solia ser un assaí visible. El "gran boirum" que es va acumular a Londres l'hivern de 1952 va ser tan greu que la gent havia d'arribar a casa resseguint les baranes. Milers de persones van morir, i això va instar els polítics a aprovar una Llei d'Aire Net el 1956. La dècada de 1970, la pluja àcida provocada per la crema de combustibles fòssils va tenir un efecte ambiental evident, assenyala Christer Agren d'Aire Clim, un grup de recerca suec. La contaminació de l'aire actual, però, és gairebé invisible, i el mal que causa no és immediatament evident. El resultat és que això no es considera una qüestió política urgent.

Alguns esforços governamentals per reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle només han empitjorat les coses. A la Gran Bretanya, els cotxes dièsel han estat promoguts pels Governos de torn, perquè emeten menys diòxid de carboni que els cotxes que funcionen amb gasolina. El 2001 només el 14% dels cotxes britànics funcionava amb dièsel; l'any 2014, la xifra havia augmentat fins al 36%. Els vehicles dièsel, però, emeten contaminants encara més perjudicials, i de vegades fins i tot més que no suggerien les proves, com demostra el descobriment que molts vehicles Volkswagen havien estat dissenyats per enganyar les proves.

Un altre problema és que els agricultors s'han resistit molt a les regulacions. Les emissions procedents de l'agricultura, com l'amoníac, contribueixen a generar partícules en suspensió. Però els polítics –especialment els de França i la Gran Bretanya– han estat poc disposats a imposar normes més estrictes als pagesos. Això vol dir que, si bé els nivells

de la majoria dels contaminants s'han reduït fins més o menys la meitat des de 1990, les emissions d'amoníac només s'han reduït en una quarta part.

No hi ha cap impuls polític fort per fer front a la contaminació de l'aire, com en el cas dels gasos d'efecte hivernacle. Malgrat l'escàndol de Volkswagen, els nous límits per als vehicles dièsel s'han ajornat fins a 2019. Quan el Parlament Europeu va votar a l'octubre per revisar les normes de qualitat de l'aire, algunes fonts de metà en van quedar excloses per la pressió exercida pels ramaders. Les normes revisades són menys estrictes que les de l'OMS.

Tot i que els polítics nacionals vacil·len, alguns polítics locals han intentat netejar l'aire brut. Boris Johnson, alcalde de Londres, planeja començar a cobrar als conductors dels cotxes més vells dièsel 12,50 lliures per poder entrar a la ciutat a partir de 2020. Anne Hidalgo, alcaldessa de París, té la intenció d'haver prohibit totalment els cotxes dièsel el mateix any, i ja intenta reduir-ne el nombre. En 2013 l'assemblea regional de Cracòvia va prohibir els focs de carbó a les cases (això es va considerar inconstitucional, però es permetrà sota una nova llei antiboïrum).

Però els plans a petita escala són inútils si els altres països no adopten mesures. La contaminació no és un problema local: aproximadament un terç de l'aire brut de la Gran Bretanya hi arriba des del continent. Tot i la cimera per un futur més verd i net a París, si els governs no actuen junts per reduir la contaminació de l'aire, gran part d'Europa no podrà respirar bé. •

Traducció de Paula Arnas Antolín

mons dels nens. Els pobres són els que més pateixen perquè viuen en els llocs més contaminats i perquè en general són més propensos a tenir problemes de salut.

Joan Baldoví
Candidat al Congrés

#és el Moment

Un finançament just per garantir el benestar

eselmoment.com

compromís

PODEMOS.