

Sector de l'automòbil: a la recerca d'un model

Fa uns mesos el govern espanyol va decidir de rebaixar de 100.000 pessetes els costos dels cotxes nous si el comprador canviava un vehicle que tingués deu anys o més d'antiguitat. Aquesta mesura, feta per augmentar les vendes, ara descendents, del sector de l'automòbil, ha aixecat diverses crítiques des del punt de vista ambiental.

Així, s'ha recordat una vegada més que es prima una organització on el cotxe juga el paper principal, en detriment d'altres sistemes de transport o d'estructures urbanístiques que evitin o disminueixin els desplaçaments. El sector de l'automòbil, afecta un percentatge important del PIB. Al mateix temps, és el que més gasta en publicitat i el que exigeix més inversions públiques: carreteres, autovies, etc.

Però el percentatge estimat del PIB és, òbviament, una lectura subjectiva. De la manera com es fan els comptes de l'economia (vegeu el número anterior de *Medi Ambient. Tecnologia i Cultura*) el PIB no indica l'evolució del nivell de vida o ni tan sols de l'economia en si. En estudiar el pes del sector automobilístic en el PIB, queden fora els efectes de contaminació —i les conseqüents malalties i morts—, la mortalitat per accident, el consum energètic, el cost de les deixalles, etc. Mentre un augment del consum energètic es prengui com a senyal de bona salut econòmica, el sector automobilístic serà essencial per presentar unes xifres positives.

Al marge de polítiques puntuals respecte a l'automòbil —ús de materials reciclables, menor consum energètic, etc.— molts experts assenyalen que el que no es planteja és el canvi de model. Seguim construint unes ciutats i unes comunicacions interurbanes pensades per a cotxes, mentre altres alternatives queden en segon terme. Aquestes estructures difícilment canviaran la mentalitat dels ciutadans, que se senten cridats a anar a la feina en cotxe o a planejar excursions i viatges sovint en funció del cotxe.

Un dels elements que no es té en compte a l'hora de valorar el cotxe sembla ser el



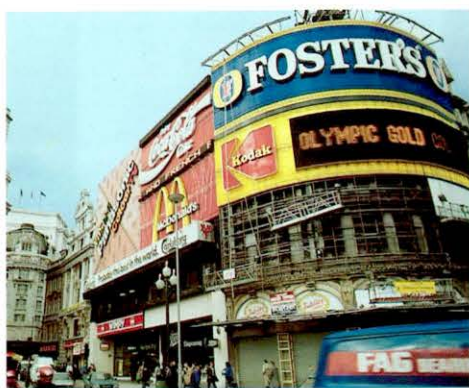
temps. Probablement a les cues de cap de setmana o en anar o tornar de la feina molts conductors o passatgers pensaran que hi ha massa cotxes. Però, tot i així, el seu comportament serà el mateix dia rera dia i diumenge rera diumenge. La tecnologia hauria d'estar pensada per millorar la qualitat de vida i per fer guanyar comoditat i temps. Però moltes vegades es converteix en un recurs que provoca més molèsties que guanys.

Tot, però, segueix sent un problema de model. ¿Hem de construir una ciutat que tingui una àrea d'oficines, una altra industrial, una altra escolar, una altra preferentment de serveis i lleure? ¿O hem de fer àrees autosuficients, per reduir la necessitat de trasllats? La segona alternativa sembla molt més lògica, per bé que les tendències a la majoria de països no són aquestes. Només cal, però, recórrer uns milers de quilòmetres per tal d'observar un model diferent, que no comporta una menor qualitat de vida i riquesa, sinó més aviat al contrari.

Però dintre el sector de l'automòbil també hi ha signes positius. L'ecologia ven i per això les marques que volen estar al primer lloc han de dir que utilitzen materials reciclables, que el seu cotxe contamina menys i que els seus processos productius són més nets. Tanmateix, no deixen de ser pedaços que no afecten el gran problema: quin ha de ser el nostre model ●

X.D.

La correlació entre contaminació, malaltia i mortalitat



Demostrar la relació entre contaminació i salut, tot i que intuïtivament sembla incontrovertible, no és fàcil. Existeixen molts factors que influeixen en la mortalitat o en l'augment de les malalties i, per tant, destriar els efectes deguts als contaminants no és senzill.

Però recentment alguns estudis semblen donar suport a allò que ja se suposava. Així, un estudi fet per Airparif, organisme encarregat de mesurar l'atmosfera de París, ha trobat relacions entre uns augments en la concentració de certs contaminants i una major incidència de certes malalties. L'estudi es refereix a la zona de París-Illa de França (la capital i el departament que l'envolta).

Airparif ha reunit dades corresponents al període 1987-1992. Una complexa anàlisi estadística ha tingut en compte tots els factors que podrien fer augmentar la mortalitat o certes malalties. Finalment, pel que fa a quatre contaminants (ozó, partícules en suspensió, diòxid de nitrogen i diòxid de sofre) s'ha observat coincidència de concentracions elevades i un augment de les malalties respiratòries i altres molèsties. Amb més contaminació, les visites domiciliàries dels metges o dels malalts als hospitals augmenten gairebé d'un terç i les hores de treball perdudes pugen un 14%.

Un altre estudi, en aquest cas realitzat per Ross Anderson, del St. George's Hospital de Londres, mostra una aparent correlació entre un augment de l'*smog* a la capital britànica i un major nombre de morts durant els dies que això es mantingué.

Durant uns dies de desembre de 1991, la manca de vent va fer que la contaminació causada pels vehicles arribés als nivells més elevats dels darrers anys. Anderson va comparar el nombre de morts en els mateixos dies d'altres anys i va trobar que, el 1991, havien mort unes 160 persones més de les que s'hauria esperat, la qual cosa suposa un 10% més de morts.

Durant els dies que durà l'augment de *smog*, els nivells de diòxid de nitrogen van arribar a 423 parts per milió, el nivell més alt enregistrat a Gran Bretanya. Les partí-

cules, per la seva banda, assoliren un nivell de 228 micrograms per metre cúbic.

Probablement la majoria de morts *extra* s'haurien produït en persones amb problemes cardíaco-respiratoris. En tot cas, la impossibilitat de demostrar que les morts es deuen a l'*smog* no ha de fer oblidar que les situacions extremes de contaminació són observades pels experts com una de les causes que fan pujar la mortalitat. Joel Schwartz, de la Universitat de Harvard, epidemiòleg com Anderson, ha calculat que el nivell de partícules provoca cada any la mort de 10.000 persones a Anglaterra i País de Gal·les.

En altres llocs, la correlació entre contaminació i malaltia o mortalitat sembla clara, per bé que, com hem dit, és difícil eliminar altres factors. A Decin, ciutat del nord de Bohèmia (República Txeca) que acull la central tèrmica de Bynov, es produeix un augment de nens hospitalitzats quan pugen les emissions de la central.

Construïda amb la tecnologia habitual al bloc ex-comunista, les emissions de diòxid de carboni i de diòxid de sofre fan que els nivells d'aquests dos gasos arribin a ser deu vegades les permeses per les normes sanitàries de l'OMS (Organització Mundial de la Salut). La mortalitat infantil és, a Decin, dues vegades més elevada que la mitjana nacional txeca. I quan la central treballa a ple rendiment, l'augment en la concentració de diòxid de sofre precedeix un clar augment del nombre de nens hospitalitzats.

Aquests estudis, entre d'altres, semblen mostrar una correlació entre contaminació i mortalitat o malaltia. Tot i que alguns experts considerin que les proves no són irrefutables, caldria començar a considerar la contaminació dins dels balanços econòmics. Si més contaminants fan que hi hagi més visites als hospitals o més baixes laborals, a més de l'obligació ètica d'obtenir el millor nivell de vida per als ciutadans, els dirigents hauran de pensar que tenir un aire brut també fa perdre diners al país. Però cal preguntar-se si la gent acceptaria canvis radicals en l'estil de vida per tal de tenir un aire més saludable ● X.D.