

Tendencias

La polución de las grandes urbes rebasa los límites legales

Contaminación casi perpetua

Fórmulas para limpiar el aire de las ciudades

ANTONIO CERRILLO
Barcelona

Las grandes urbes españolas están perdiendo la guerra contra la polución; eso, suponiendo que realmente estén librando esa batalla. La UE anunció en diciembre que llevará a España al Tribunal de Justicia de Luxemburgo a raíz del expediente abierto por la alta contaminación por partículas en suspensión registrada en las grandes urbes. Gracias al plan de mejora, el área de Barcelona logró situar en el 2010 estos niveles por debajo del tope legal, pero ahora es el dióxido de nitrógeno –otro contaminante vinculado al tráfico– el que rebasa el máximo permitido. “Cuando un ciudadano incumple un precepto legal, se enfrenta al riesgo de una sanción o condena; en cambio, cuando las administraciones infringen la normativa siempre tienen excusas”, dice Manuel Cunill, experto en ecología urbana.

“Los niveles de contaminación han bajado respecto a los de años anteriores. Pero la UE es ahora mucho más exigente. Antes, era más laxa”, señala Jesús Casanova, catedrático de Motores Térmicos de la Universidad Politécnica de Madrid. Médicos y epidemiólogos conocen cada vez mejor la relación entre la mala calidad del aire y las enfermedades respiratorias y cardiovasculares. Hay soluciones, pero faltan decisiones.

Cambiar el parque de vehículos.

Tras los altos niveles de polución de Madrid, Barcelona o Sevilla se esconde un hecho: las ciudades se han llenado de coches sucios, debido a la sustitución de los vehículos de motor de gasolina por coches diésel (gasóleo). Los diésel emiten menos CO₂ (y arrojan menos gases que calientan la atmósfera), pero en cambio expulsan más partículas y dióxido de nitrógeno. La normativa más estricta llegará en el 2015, recuerda Assumpta Farran, directora general de Qualitat Ambiental de la Generalitat, quien propone aprovechar el tiempo para empezar a incentivar la renovación de la vehículos de uso profesional diésel. Estos tienen una vida media de tres años y son los que más kilómetros hacen en la ciudad.

Reducir el tráfico. “Para situar la contaminación en unos niveles

aceptables, se necesita una reducción del tráfico del 30% en Barcelona”, dice Jordi Sunyer, codirector del Centro de Investigación en Epidemiología Ambiental. “La solución es reducir el número de coches en la ciudad: más del 80% de los contaminantes que respiramos vienen de los coches”, explica Xavier Querol, profesor de investigación del Instituto de Ciencias de la Tierra (CSIC).

Un cambio de valores. “No podemos confiar sólo en un salto tecnológico de los coches. Llevamos veinte años esperándolo”, razona Ricard Riol, presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público. Riol la-

REEQUILIBRAR EL ESPACIO

Los expertos proponen reducir un 30% la presencia del coche privado

CONGESTIÓN DEL TRÁFICO

La velocidad variable perfecciona el límite de los 80 km/h, alega Assumpta Farran

menta que los coches se hayan adueñado de la ciudad de forma avasalladora, “sin que exista una apreciación pública de esta presión desorbitada”. Barcelona tiene 6.000 vehículos por km² y Ma-

drid 2.300 coches, mientras que en Londres sólo circulan 1.400 por km². Es necesario un nuevo equilibrio del espacio público: “La polución, los ruidos o la pérdida de espacio público impiden un paseo agradable. Y hasta se ve normal que las motos estén en la acera”, lamenta Riol.

Combatir la congestión. “Hay que prevenir la polución y salvaguardar la salud de las personas. Y para ello, no hay ninguna medida innecesaria, ya sea reducir la velocidad o limitar la circulación de vehículos”, apunta Cunill. En el debate sobre cómo reducir la congestión en las vías de entrada, Assumpta Farran apuesta por la velocidad variable, pues para ella es un perfeccionamiento del límite de velocidad de los 80 km/h instaurado por el gobierno anterior. El límite de los 80 km/h debía servir para ralentizar el tránsito y retrasar o evitar los tapones de tráfico, pero para conseguir ese objetivo “es mejor” la velocidad variable y ganar fluidez, dice. Farran admite que la medida puede empeorar la calidad del aire un 1%, pero quedará compensada cuando la velocidad variable llegue a toda el área metropolitana y se tomen las demás medidas.

Los estudios del profesor José María Baldasano señalan que el límite de velocidad redujo un 11% la polución (partículas y óxidos de nitrógeno) en las vías en donde rigió la medida. “Aumentar el límite de velocidad no traerá ninguna ventaja ambiental. No



LA CONSULTA



Anticiclón y contaminantes

El anticiclón que afecta a buena parte de la Península no se debilitará hasta el fin de semana. En un anticiclón, la presión atmosférica es alta, superior a 1.013 hectopascuales. El pasado sábado se alcanzó una presión atmosférica en Catalunya al nivel del mar de 1.033 hectopascuales, un hecho que pasa pocos días al año. Esto puede dar lugar a periodos de contaminación de unas tres semanas al año (en periodos discontinuos) a causa de la inmovilidad del aire, aunque esto depende de las condiciones meteorológicas y de la época

del año. Su resultado es que impide la disipación natural de los contaminantes. Aunque un anticiclón puede presentarse en cualquier época del año, es entre enero y febrero y durante el verano cuando se registran episodios de presión más alta. Las consecuencias en la contaminación son mayores en invierno, cuando el sol apenas calienta y no aparece la convección junto al suelo, que provoca una elevación del aire a causa de su calentamiento. En verano, en cambio, como el suelo se calienta más, esta convección es mayor y la disipación aumen-

ta. El fenómeno se acrecienta en la costa a causa de las brisas marinas, que por sí solas constituyen una ventilación natural para la contaminación.

Por otro lado, la dispersión de contaminantes es más alta durante el día a causa del calentamiento del suelo que provoca una pequeña ascensión del aire. En cambio, por la noche, el aire está más quieto al no calentarse el suelo. Este efecto también se contrarresta un poco porque durante el día se emiten más contaminantes que por la noche.

JORDI MIRALLES

vale la pena el conflicto que se ha creado por ganar 15 segundos en un kilómetro”, añade Riol.

Transporte público. Riol o Llorenç Serrano, de CC.OO., ven clave mejorar el transporte público y abaratar los abonos (a jóvenes o estudiantes), y abogan por crear parkings disuasorios en las estaciones de tren del extrarradio.

Carriles de alta ocupación. “Y para quienes tienen su casa en lugares donde no es posible ningún transporte público se deben crear vías de alta ocupación”, dice Querol. En estos carriles (muy utilizados en EE.UU.), los coches deberían estar ocupados por un mínimo de tres pasajeros, de manera que cuando el radar detecte una ocupación menor, se multa al conductor.●