LA VANGUARDIA
BARCELONA

16/10/13

Prensa: Diaria
Tirada: 117.284 Ejemplares
Difusión: 99.778 Ejemplares

Cód: 75163008

Página: 23

Sección: SOCIEDAD Valor: 4.852,00 € Área (cm2): 320,8 Ocupación: 30,7 % Documento: 1/1 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Barcelona Núm. Lectores: 866000

Menos coches, más limpios y en mejores condiciones

La reducción de las partículas exige actuaciones decididas en el tráfico

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

El tráfico de vehículos es el principal generador de partículas ultrafinas (PM2,5) y, pese a la reducción del número de desplazamientos y de la venta de carburantes de los últimos años como consecuencia de la crisis, la situación se mantiene en algunas ciudades españolas por encima de los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Lo mismo ocurre con las partículas algo mayores (PM10) y con los óxidos de nitrógeno (NOx).

Así las cosas, para reducir la cantidad de partículas sólidas en suspensión hay que atacar, principalmente, el tráfico motorizado. Hay otras actividades que generan este tipo de contaminación y que sí se han contenido. Es el caso de las emisiones de la industria, que también se han reducido por la delicada situación económica pero que, al menos en Catalunya, a tenor de lo que se asegura desde la Generalitat, están sometidas a controles más estrictos que antaño.

¿Por qué cayendo el tráfico este tipo de contaminación sigue siendo alto? La respuesta está en la misma crisis. Años atrás se apostó desde las administraciones por los vehículos diésel. La razón es que emiten menos CO_2 que los de gasolina, y en ese momento reducir la polución de este tipo era prioritario. El problema es que estos mismos automóviles desprenden más NOx y partículas, los dos enemigos a batir del presente.

Otro factor contribuye a que las cosas no mejoren: las estrecheces económicas llevan a que muchos conductores no hagan el mantenimiento que toca a sus vehículos. El parque se ha envejecido. El 60% de los vehículos de Catalunya tiene una antigüedad superior a diez años, lo que convierte el mantenimiento en aspecto clave. El Servei Català de Trànsit lleva tiempo alertando de que cada vez hay más coches circulando en dudoso estado, prueba de ello es que un millón de los cinco millones de automóviles que hay en esta comunidad no tiene la ITV en regla.

Los problemas más graves se dan en el interior de las ciudades, donde hay una mayor concentración de emisiones por el tráfico. Por ello, una de las medidas que se han demostrado más efectivas a corto plazo, mientras se renueva el parque automovilístico, es la limitación de acceso a determinadas zonas de los vehículos más contaminantes, algo que ya se hace, con distintas fórmulas, en un centenar de ciudades europeas y que en España ninguna administración se ha atrevido a adoptar.

El plan estatal de calidad del aire que el Gobierno aprobó a principios de año, pero que no se pondrá en marcha hasta el 2015, prevé poner adhesivos de distintos colores a los vehículos según las emisiones que generen. Entre sus funciones podría estar el veto a los más sucios en determinadas zonas y condiciones. Asimismo, el citado plan prevé modificar el impuesto de circulación para bonificar los automóviles más limpios. Un grupo de trabajo estudia cómo llevar a cabo estas medidas.

Pese a la caída del tráfico, la polución sigue alta por los diésel y la falta de mantenimiento

Otra actuación es la subvención a la compra de furgonetas y camiones con etiquetas de eficiencia energética A, B, C o D, a cambio de entregar para el achatarramiento modelos de más de siete años. El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente destina este año 38 millones de euros a estas ayudas, que podrían beneficiar a 35.000 vehículos.

Por su parte, la Generalitat ha apostado por poner en marcha un nuevo distintivo voluntario de calidad ambiental en las flotas empresariales y de autónomos. Unos 1.500 vehículos ya lo tienen.●