EL PAIS (EDICION NACIONAL)
MADRID
03/02/13
Prensa: Diaria
Tirada: 425.694 Ejemplares
Difusión: 345.243 Ejemplares
Cód: 66680017
Página: 46
Sección: SOCIEDAD Valor: 46.530,00 € Área (cm2): 888,4 Ocupación: 91,45 % Documento: 1/2 Autor: EL PAÍS, Madrid Núm. Lectores: 2399000

Las grandes ciudades se asfixian

Respirar partículas toxicas aumenta la mortalidad ● Las urbes toman medidas para atajar la contaminación



EL PAÍS, **Madrid**

Pekín se ha asfixiado en enero. La prensa local informó ayer de que los ingresos hospitalarios por afecciones respiratorias aumentaron un 20% durante la nube de contaminación que ha soportado la capital china, que ha superado los peores niveles de alerta y ha tenido que pedir a sus ciudadanos que no salgan a la calle. Es un caso extremo, pero lo cierto es que la contaminación del aire preocupa en todas las grandes ciudades del mundo y que todas toman medidas, más o menos efectivas, para ponerle coto. En Europa, un estudio reciente muestra que la mayoría de los ciudadanos (el 56%) piensa que la calidad del aire ha empeorado en los últimos 10 años. Y ello pese a que, al menos en España, los datos dicen lo contrario. El Eurobarómetro, publicado a principios de enero, afirmaba también que casi cuatro de cada cinco encuestados creen que la UE debe proponer medidas adicionales para hacer frente a la contaminación.

Es precisamente lo que va a hacer, según ha anunciado esta semana el comisario de Medio Ambiente, Janez Potocnik, tras conocer el resultado del informe que encargó a la Organización Mundial de la Salud (OMS). El estudio, en cuya elaboración han participado expertos de todo el mundo, revisa las publicaciones científicas más recientes —desde 2005— y concluye que los efectos dañinos en la salud de la contaminación están probados. La Comisión Europea asegura que endurecerá las políticas de lucha contra la contaminación. Consciente del grave problema sanitario que supone, ha declarado 2013 el año de la calidad del aire. Estas son las medidas tomadas por algunas ciudades del mundo para que sus ciudadanos respiren mejor.

LONDRES

Londres ya no es la ciudad en la que 4.000 personas murieron y otras 100.000 sufrieron problemas pulmonares entre el 5 y el 9 de diciembre de 1952 por la contaminación. Aquel fenómeno pasó a la historia con el nombre de *the great smog*, el *gran smog*, esa palabra que combina los dos elementos básicos de un fenómeno como el vivido en aquel invierno mortal: la combinación de niebla *(fog)* y de humo *(smoke)*. Aquel desastre llevó a las autoridades a impulsar profundos cambios legislativos, como incentivar el uso del gas en lugar del carbón en las calefacciones centrales. Y se acabaron como por azar las famosas nieblas londinenses.

Sin embargo, un informe publicado en diciembre por la Asamblea de Londres sostiene que aún hoy, más de 4.000 personas fallecen cada año en Londres antes de tiempo debido a la polución. Eso significa que entre el 6% y el 8% de los londinenses, según los barrios, mueren por respirar partículas tóxicas que no estarían en el aire si no fuera por la actividad humana. Si en el pasado la contaminación se debía a las calefacciones y la industria, ahora procede sobre todo del transporte. Por eso se promueven vehículos más limpios, el transporte público, la mejora de la fluidez del tráfico y la reducción de las emisiones de los aeroplanos en los aeropuertos cercanos a la capital.

PEKÍN

Durante el mes de enero, Pekín ha sufrido niveles de contaminación récord calificados de peligrosos, lo que ha obligado a las autoridades a tomar medidas de emergencia, como paralizar la actividad en un centenar de fábricas, retirar de la circulación el 30% de los vehículos oficiales, suspender las actividades escolares en el exterior e instar a la población a que no salga a la calle salvo que sea muy necesario. El pasado día 12, la capital alcanzó en algunas zonas una densidad de partículas finas o $PM_{2,5}$ unas 40 veces superior al límite de seguridad recomendado por la OMS. Esta semana, la ciudad ha estado de nuevo envuelta en una densa nube tóxica, mezcla de niebla, contaminantes y polvo; y ha vuelto a superar el índice máximo que contemplan los gráficos. Las medidas de urgencia adoptadas han contribuido a reducir la polución, pero la continuidad de la emisión de contaminantes y las condiciones meteorológicas han mantenido el aire como "muy dañino", según los datos de la embajada de Estados Unidos en Pekín; hasta que el viernes el viento barrió por fin el manto tóxico.



Muchos días una *boina* de polución corona Madrid. / CARLOS ROSILLO

En la actualidad, hay 5,2 millones de vehículos en la capital, frente a 3,13 millones a principios de 2008. Pekín implantó en 2011 un sistema de sorteo de matrículas para limitar el flujo de coches que llegan a las calles. También se estudia prohibir la construcción de nuevas fábricas de cemento y plantas siderúrgicas en la municipalidad. La principal fuente de contaminación son las centrales térmicas, fábricas e instalaciones que queman carbón para generar energía.

PARÍS

En la última década, con el socialista Bertrand Delanoë al frente de la alcaldía de París, el 40% de los habitantes de la capital de Francia ha renunciado al coche y ahora va a pie o usa transporte público y bicicleta. La guerra contra el tráfico rodado y la polución emprendida por el alcalde socialista, que termina su mandato en 2014, está todavía en marcha. En noviembre pasado, Deloanoë lanzó un nuevo plan para restringir aún más la circulación y mejorar el aire de la Ciudad Luz. Entre las nuevas medidas está la reducción de la velocidad a 30 kilómetros por hora en nuevas áreas de la capital y las zonas adyacentes a los colegios e instalaciones deportivas o culturales, y la reducción de la velocidad en el cinturón periférico en 10 kilómetros / hora, para pasar de 80 km/h a 70 km/h.

En una década, Delanoë ha robado 75 hectáreas de terreno a los coches para dárselo a los peatones, las bicis y otros medios *limpios*. Hace unos días, ha empezado la gran obra en la orilla izquierda del Sena, que ajardinará parte del paseo fluvial. Vélib, el sistema municipal de alquiler, tiene 250.000 abonados, y la bici supone el 3,1% de los desplazamientos.

Algunos medios y ciudadanos han criticado a la alcaldía por ser "menos audaz" al combatir el gran punto negro de la polución: la masiva presencia de coches diesel. El alcalde ha pedido al Ejecutivo que reduzca de forma progresiva las ventajas fiscales a los diésel, responsables de emisiones de partículas finas y muy finas, de probado efecto cancerígeno según la OMS y que hacen de París una de las ciudades más contaminadas de Europa. El 60% de los autobuses urbanos funcionan con diésel. Delanoë ha propuesto prohibir la circulación de los vehículos más antiguos, lo que ha suscitado fuertes protestas. Otras propuestas son poner peajes por kilómetro recorrido en las "autopistas metropolitanas" y habilitar "controles exigentes" a las motos, que han proliferado mucho y hoy suponen el 9% del tráfico rodado. París ha potenciado el reparto diario de alimentos y mercancías con una solución imaginativa: los víveres llegan en barco por el Sena y van a los supermercados en furgonetas eléctricas.

MADRID

A diferencia de otras ciudades, Madrid no tiene peajes urbanos ni pone impedimento alguno a los coches que quieren entrar a la ciudad —más allá del precio del aparcamiento—. El año pasado la capital aprobó un nuevo plan de calidad del aire, pero algunas de sus medidas se aplazaron por falta de presupuesto, como la peatonalización de varias calles céntricas. La ciudad tuvo que aprobar el plan para poder pre-

EL PAIS (EDICION NACIONAL)
MADRID
03/02/13
Prensa: Diaria
Tirada: 425.694 Ejemplares
Difusión: 345.243 Ejemplares
Cod: 66680017
Página: 47
Sección: SOCIEDAD Valor: 28.665,00 € Área (cm2): 547,3 Ocupación: 56,34 % Documento: 2/2 Autor: EL PAÍS, Madrid Núm. Lectores: 2399000



La alta contaminación obligó a los pequineses a llevar mascarilla en la calle la semana pasada. / GETTY IMAGES

sentárselo a Bruselas como base para la petición de una prórroga en el cumplimiento de la legislación medioambiental. Aún está a la espera de respuesta. La petición de Barcelona fue denegada. El contaminante problemático en Madrid es el dióxido de nitrógeno (NO_2), un gas irritante de las vías respiratorias que procede básicamente del tráfico. El año pasado los registros fueron mejores que en años anteriores, algo que Ecologistas en Acción atribuye al tiempo favorable y a la crisis, que ha sacado coches de la circulación.

ROMA

Cada mañana, Eugenio Donato, técnico de la oficina de control de la polución del Ayuntamiento de Roma, recibe los datos de las 13 centralitas que relevan la contaminación del aire. "Si el día anterior superamos los límites [en 2012 pasó 57 veces, de las 50 consentidas por las normas europeas], escruto las previsiones para el día siguiente: si veo que hay inestabilidad, viento o lluvia, bien. Si el buen Dios no piensa intervenir —ironiza— bloqueamos el tráfico el día siguiente". Los vehículos más contaminantes (con tecnología y filtros más anticuados) no pueden circular en la zona verde, un área de 120 kilómetros cuadrados.

Si los niveles de polvo o bióxido de azoto siguen altos, el sexto día circulan aquellos con matrícula impar; el séptimo, los pares. No es un trabajo sencillo: Roma tiene un marco municipal de 1.250 kilómetros cuadrados, casi dos millones de vehículos matriculados y al menos 650 mil motorini. Además del tráfico que generan los propios romanos hay otra preocupación, en una ciudad que cuenta 22 millones de visitantes al año: "La Administración ha vuelto a abrir el centro a los autobuses turísticos, que antes debían aparcar fuera", dice.

TEHERÁN

Cada año, al llegar el invierno, una espesa niebla de un color amarillento se ciñe sobre Teherán como una boina bien encasquetada. Entonces dejan de verse los montes Alborz, la cordillera que rodea la capital iraní y que en parte es responsable de esa acumulación. Cuando descienden las temperaturas y deja de soplar el viento, el humo de los coches y de las fábricas queda atrapado como en un cuenco.

La situación alcanza tal gravedad que las autoridades se ven obligadas a cerrar las oficinas de la Administración Pública, los bancos, las Universidades y los colegios. A principios de este año, el cierre se prolongó durante cinco días. Pero incluso cuando la situación no es tan grave, el aire de Teherán está mucho más contaminada que ciudades como México, Shanghai o Bangkok, según un informe de la OMS de 2011. De hecho, fuentes oficiales atribuyen a esa causa 4.460 de las muertes que se produjeron en la capital entre marzo de 2011 y marzo de 2012.

Hace un par de décadas que el Ayuntamiento estableció normas para limitar el tráfico en el centro de la ciudad, en función de las matrículas. Pero la medida resulta insuficiente. Además, el problema se ha agravado en los dos últimos años a raíz de las sanciones estadounidenses que impiden la venta a Irán de gasolina. Aunque los medios locales se muestran cautos en apuntarlo, el combustible producido dentro del país deja al quemarse un mayor número de partículas de benceno y plomo que el importado.

MÉXICO

El humo y el ruido infernal del claxon de los coches que taponan las principales arterias de la urbe al caer la tarde son el pan nuestro de cada día en Ciudad de México. Los elevados niveles de contaminación se deben, fundamentalmente, a las emisiones provocadas por el tránsito de vehículos y las industrias. Después de que en los ochenta la ciudad alcanzara niveles de contaminación muy nocivos para la salud, el Gobierno instaló una red de monitoreo atmosférico para poder conocer, analizar y paliar el problema.

Durante 2012 alrededor de un tercio de los días el aire de la Ciudad de México rebasó los niveles de ozono tolerados en la normativa nacional. Sin embargo, el dato es positivo en comparación con años anteriores. En 2011, la calidad del aire fue mala 148 días, y otros ocho muy mala.

Hasta el momento, el Gobierno de la ciudad —8,8 millones de habitantes, pero que en realidad rebasa los 20— ha tratado de paliar los efectos de la contaminación fomentando un transporte público sostenible, con la instalación de líneas del metrobús o el sistema de préstamo de bicicletas públicas. Además, se prohíbe cada día de la semana el desplazamiento a un determinado tipo de vehículos, lo que reduce el tráfico global una quinta parte.

NUEVA DELHI

"Los niveles de contaminación aumentan mucho cada año en Nueva Delhi y si siguen así podrían rebasar a los de Pekín", dice Anumita Roychowdhury, de la campaña contra la contaminación del aire del *think-thank* para el medio ambiente en India CSE. Desde 2000 hasta 2011, las partículas en suspensión (PM_{10}) han aumentado en Nueva Delhi un 47% (de 191 a 281 microgramos por metro cúbico) y el dióxido de nitrógeno un 57% (de 41.8 a 66 microgramos por metro cúbico), según datos oficiales. Una de las razones principales es que aumenta el número de automóviles: cada día 1.400 coches nuevos empiezan a circular por la capital de India; y cada vez más son diésel, que emiten más partículas que los de gasolina. También influye que las ciudades vecinas, que se han convertido en importantes centros comerciales e industriales, están mal conectadas con Nueva Delhi por transporte público.

Teóricamente hay planes para paliar la situación. Entre 2002 y 2005 se hizo obligatorio el uso de gas natural para los vehículos de transporte público. Ahora se aboga por controlar de contaminación de los automóviles, cobrar impuestos a los vehículos diésel y mejorar las vías para peatones y bicicletas.

LOS ÁNGELES

La ciudad californiana conocida por el sol, las palmeras, la magia de Hollywood y la cultura del automóvil también dio a conocer la palabra *smog* antes incluso de que se empezara a hablar de la contaminación ambiental. Los Ángeles puso en marcha sus primeros planes contra la polución en los cincuenta, cuando todavía ni existía una regulación en este sentido en EE UU. En Los Ángeles, la mayor fuente de contaminación son los vehículos, un área donde la producción de partículas contaminantes ha disminuido en un 98% desde 1960 gracias a nuevas generaciones de vehículos más limpios. La mayor caída de los componentes contaminantes volátiles (de menor tamaño) se dio entre 2002 y 2010, cuando la polución disminuyó a la mitad a pesar de que el consumo de la gasolina se había triplicado, gracias a un mejor parque móvil. A pesar de todo, Los Ángeles supera los estándar de emisiones nacionales una media de 137 días al año y el 90% de los californianos respiran un aire insano por culpa del tráfico, de las refinerías, las compañías manufactureras y las chimeneas que calientan sus hogares; factores que causan una media de 9.200 muertes prematuras al año.

Con información de **W. Oppenheimer** (Londres), **J. Reinoso** (Pekín), **M. Mora** (París), **E. G. Sevillano** (Madrid), **L. Magi** (Roma), **A. Espinosa** (Dubái), **P. Chouza** (México), **A. G. Rojas** (Nueva Delhi) y **R. Ayuso** (Los Ángeles).