ecoavant.com
La actualidad del medio ambiente

Las ciudades españolas se asfixian

Una veintena de capitales superaban la semana pasada los niveles de contaminación permitidos por la UE, pero solamente dos informaron de ello y tomaron medidas



PAU RUIZ – 27/11/2017

No solamente Madrid y Barcelona. También Valencia, Sevilla, Zaragoza, Valladolid, Granada, Lleida, Gijón, Murcia o Santander. Hasta una veintena de las principales ciudades españolas sufren de forma crónica graves episodios de contaminación atmosférica, que ponen en riesgo la salud de sus habitantes. La semana pasada, **18 de ellas superaron los límites permitidos por la Unión Europea** de dióxido de nitrógeno o de concentración de partículas PM10.

Estas partículas de menos de 10 milésimas de milímetro, las más nocivas debido a su reducido tamaño, están relacionadas con **muertes prematuras**, cáncer de pulmón, afecciones respiratorias y dolencias cardiovasculares. Por su parte, el NO2, emitido por los tubos de escape de los vehículos de gasolina o gasóleo (y también lo generan los cigarrillos y la combustión de numerosos materiales, como la madera), puede provocar disminución de la capacidad pulmonar, bronquitis agudas y asma y desencadenar procesos alérgicos, **sobre todo en niños**. Además, algunos estudios han detectado vínculos entre las exposiciones crónicas al dióxido de nitrógeno, incluso a bajos niveles, con el **enfisema pulmonar**. Otros efectos menores son irritación ocular y de las mucosas.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la ONU y la Organización Meteorológica Mundial (OMM), respirar aire contaminado es la causa de **una de cada cuatro muertes** registradas al año en todo el planeta. Nada menos que 6,5 millones de personas pierden la vida anualmente por esta causa, según las estimaciones de estos organismos.

En España, serían alrededor de **2.700 muertes anuales** perfectamente evitables, según concluyó un estudio realizado por el Departamento de Epidemiología y Bioestadística de la Escuela Nacional de Salud Pública del Instituto Carlos III de Salud. Pero la Agencia Europea de Medio Ambiente eleva la cifra a 24.000, **unas 15 veces más de las que se producen por accidentes de tráfico**.

La calidad del aire de nuestras ciudades **empieza a ser peligrosa**, pero ni las administraciones ni la mayor parte de los ciudadanos parecen darse por aludidos, y los atascos y retenciones de tráfico siguen siendo la noticia de todas las mañanas en radios y televisiones. En febrero, la Comisión Europea transmitió un ultimátum a España para que tomara medidas antes de dos meses ante el **"incumplimiento constante"** de los límites de contaminación atmosférica por dióxido de nitrógeno en algunas ciudades (Madrid, por ejemplo, lleva **siete años superándolos**). El ejecutivo comunitario abrió en 2015 un expediente por infracción contra las autoridades españolas y podría llevar el caso ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que podría **imponer multas millonarias**. Pero nueve meses después, la situación es la descrita.

Restricciones de tráfico

Salvo Madrid, la ciudad con los niveles de contaminación más elevados, y Valladolid, que alertaron a la población y restringieron el tránsito rodado, los gobiernos del resto de ciudades **no han adoptado medidas** estos días ante una situación que se viene alargando en algunos casos desde mediados de mes. La capital española activó el pasado día 15 el llamado escenario 2 de sus protocolos de actuación en episodios de alta contaminación, que mantuvo hasta el pasado viernes. Hace dos semanas, dos estaciones de control detectaron niveles superiores a los 200 microgramos por metro cúbico de dióxido de nitrógeno (NO_2), que es el límite permitido. Entre el 15 y el 19 de noviembre se alcanzaron los **341 microgramos** en una de las estaciones de análisis de la red madrileña.

El escenario 2 supone que los vehículos de los no residentes **no pueden aparcar** en las zonas de estacionamiento regulado situadas en el interior del anillo de la autovía de circunvalación M-40 y que la velocidad máxima permitida en la M-30 y en los accesos a la ciudad dentro de la M-40 se fija en **70 kilómetros por hora**.

El viernes pasado se bajó el nivel a escenario 1, que sí permite aparcar a los no residentes en el centro aunque mantiene las limitaciones de velocidad. La delegada de Medio Ambiente del Ayuntamiento, Inés Sabanés, anunció la elaboración de un **nuevo protocolo considerablemente más estricto** para el primer trimestre de 2018.

Barcelona, cuyos protocolos exigen niveles superiores de contaminación para entrar en aplicación, tiene previsto empezar a aplicar el 1 de diciembre la limitación de acceso a una Zona de Bajas Emisiones que comprende la mayor parte de la ciudad y de algunos municipios vecinos de los **vehículos más contaminantes**, los de gasolina matriculados antes de 2000 y los diésel anteriores a 2006, durante los episodios de mayores concentraciones de polución.

Según cifras municipales, se trataría de unos **119.000 de los 700.000** que acceden cotidianamente a la capital catalana. Estas restricciones, que convierten a la ciudad en pionera en regular el tráfico según criterios de nivel de emisiones, **serán permanentes**, independientemente de que haya contaminación o no, a partir de 2020.

Los vehículos deberán lucir de forma visible la etiqueta ambiental de la Dirección General de Tráfico que los identifica en función de sus niveles de emisiones, y en caso de no llevarla o de acceder a una zona vetada para ellos, se les aplicará **una sanción de 100 euros**. Hasta 48 patrullas de la Guàrdia Urbana y una extensa y sofisticada red de cámaras de viodeovigilancia de próxima instalación se encargarán de controlar los accesos para evitar que los coches más 'sucios' se cuelen en Barcelona en los días más 'negros'.

Para estimular la renovación o incluso la reducción del parque automovilístico, Barcelona ofrece **tres años de uso gratuito del transporte público** a aquellos conductores que se deshagan de los vehículos antiguos más contaminantes. En el mes y medio que lleva en marcha la medida, 249 vehículos han ido a parar al desguace y sus propietarios han recibido el abono de transporte llamado T-Verde. Antoni Poveda, vicepresidente de Movilidad del Àrea Metropolitana de Barcelona, destacó que **"estos 249 coches contaminaban tanto como 5.000 recién salidos de fábrica"**.