

El alto coste de la contaminación

Las señales de tráfico que rodean Barcelona se han abonado al 8 y al 0. Desde el 1 de diciembre, está prohibido ir a más de 80 kilómetros por hora. La iniciativa pretende reducir un 7% las emisiones de partículas contaminantes y un 17% las de óxidos de nitrógeno, para conseguir un aire más limpio en la ciudad y su área metropolitana. No es una medida aislada. Está acompañada de otras 72 normas para reducir la contaminación.

Además, conlleva una obligación de pautas compensatorias para los que realicen actividades de contaminación. Por ejemplo, Gas Natural, que va a construir una central de ciclo combinado, pondrá en marcha una infraestructura para suministrar desde tierra energía eléctrica a los barcos y aumentará el número de autobuses impulsados con gas. "De este modo compensamos las emisiones de la central", explican desde la gasista. Aun así, lo más novedoso de la normativa barcelonesa es que ataca al transporte, el sector que más influye en la calidad del aire.

Los coches diésel emiten seis veces más partículas que los de gasolina

"El transporte supone el 80% de la contaminación de las ciudades", dice Pablo Cotarelo, de Ecologistas en Acción. En este porcentaje tienen mucho peso los coches diésel, que emiten seis veces más partículas que la gasolina convencional. La solución para disfrutar de un aire más limpio en las metrópolis mana de dos actuaciones simultáneas: restricción del tráfico rodado de vehículos y fomento de otros medios de transporte.

Y sí, en Barcelona se han tomado algunas medidas pero, en general, España suspende en esta materia. De hecho, desde la organización Ecologistas en Acción aseguran que "mientras todas las políticas urbanas y de transporte han estado orientadas a favorecer y fomentar su uso [el del coche], el resto de medios iba a la cola, adaptándose e intentando sobrevivir en un entorno creado por y para el automóvil".



Imagen del horizonte madrileño con una espesa capa de contaminación.

SERGIO BARRERO/AGF

COSTES POR CONTAMINACIÓN*		
Contaminante	Coste por tonelada emitida (€)	
NH ₃	11.000-31.000	
NO _x	4.400-12.000	
PM _{2,5}	26.000-75.000	
SO ₂	5.600-16.000	
COV	950-2.800	

* Costes estimados por cada tonelada de contaminante emitida en la Unión Europea-25 (exceptuando Chipre) para el año 2010.

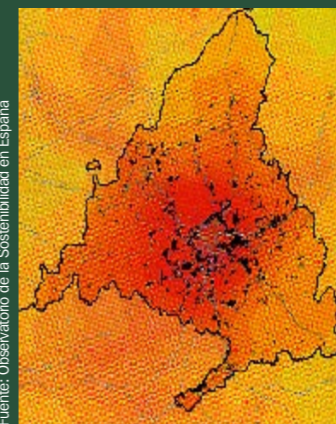
Fuente: Programa CAFE de la UE.

EMISIONES POR SECTOR			
Datos de 2003	Dióxido de carbono (CO ₂)	Óxidos de nitrógeno (NO _x)	Dióxido de azufre (SO ₂)
Industria	≈ 32%	≈ 25%	≈ 39%
Residencial y terciario	≈ 27%	≈ 12%	≈ 28%
Transporte	≈ 37%	≈ 63%	≈ 31%
Agricultura	≈ 4%	≈ 1%	≈ 2%

Fuente: 'Las energías renovables en España' (Centro Nacional de Energías Renovables).

El transporte es la principal causa de la polución en las ciudades españolas. Genera unos gastos de 17.000 millones de euros.

MADRID: UN OSCURO PRIMER PUESTO



Fuente: Observatorio de la Sostenibilidad en España

Concentraciones de NO₂ y aumento de superficie artificial en Madrid.

En Madrid se envían mensajes contradictorios: por un lado, se amplía la red de metro; por otro, continúan construyéndose autopistas o "radiales", reflexiona Pablo Cotarelo, de Ecologistas en Acción. Además de por esta reflexión, el caso de Madrid es interesante porque es una de las comunidades donde más ha crecido el tejido urbano, al que ha ido asociado una peor calidad del aire. El informe *Calidad del aire en las ciudades* explica que de un total de 53.934,34 hectáreas de incremento de área artificial (1987-2000), el 81,57% se encuentra en situación de mala calidad de aire respecto a niveles de inmisión NO₂. Por otra parte, Alcorcón, Madrid y Getafe ocupan el podio de los municipios españoles que superan el valor límite de concentración media anual de este contaminante en 2005. Leganés, Fuenlabrada y Alcobendas también se encuentran entre los primeros puestos.

Quizá la gente se pensaría más utilizar su coche si conociera los valores de contaminación de algunos núcleos urbanos. En España hubo 533 superaciones de los límites establecidos como recomendables durante 2006, según un estudio de Ecologistas en Acción. La comunidad que lideraba tan nefasto ranking fue Cataluña, con 209 superaciones, seguida de Andalucía y Madrid, con 90 y 82 respectivamente. "El aire no está peor porque es imposible", resume Jordi Ortega, de la Fundación Fórum Ambiental. Y esto no es todo, porque la mayoría de las ciudades españolas continúan sin un plan de reducción de la contaminación, como denuncian los ecologistas. Buscando posibles razones, no hay más remedio que destacar que los sectores relacionados con los coches suponen el 10% del PIB. Mucho dinero.

Aunque sí existen buenos ejemplos de los que tomar nota. En París el metro se utiliza durante la noche para transportar mercancías; en Londres existen peajes para entrar en el centro de la ciudad y los 4x4 no pueden estacionar, mientras que los híbridos disfrutan de aparcamiento gratuito.

El ahorro por la mejora del aire sería de 42.000 millones de euros al año

La mala calidad del aire influye en la salud de los ciudadanos, la agricultura y el patrimonio cultural, entre otros afectados, lo que implica importantes costes económicos. Y es que reducir la contaminación atmosférica es bueno hasta para el bolsillo. Como explica el Observatorio de la Sostenibilidad en España en su informe *Calidad del aire en las ciudades*, el ahorro en coste por las mejoras de la salud se evalúa en 42.000 millones de euros al año, porque se evitarían 140.000 muertes prematuras en Europa por la exposición a estos gases contaminantes y se reducirían tanto las bajas por enfermedad como el gasto farmacéutico ligado al tratamiento de dolencias respiratorias.

En España, según el Programa Clean Air for Europe (CAFE) de la Unión Europea, la contaminación atmosférica genera unos costes anuales que, según las estimaciones realizadas, podrían rondar entre un mínimo de 16.839 millones de euros y un máximo de 46.000 millones. Dicho de otra manera, los costes derivados de la contaminación atmosférica representan entre el 1,7% y el 4,7% del PIB español.

Maria Ángeles Fernández y Rafael Pascual ♦
mfernandez@gyj.es y rpascual@gyj.es