

Menos humos en las ciudades

El Gobierno aprueba un plan nacional para mejorar la calidad del aire que incentiva la utilización de automóviles más limpios para intentar reducir la contaminación urbana

M. C. R.

Casi un tercio de los habitantes de las ciudades de Europa está expuesto a concentraciones excesivas de contaminantes atmosféricos nocivos, según revela el último informe de la Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA). Consciente de esta situación, la UE lleva años reclamando a sus Estados miembros que se pongan las pilas para conseguir una atmósfera más limpia. Pero este objetivo no todos lo cumplen. Ese es el caso de España, un país acostumbrado a incumplir con cierta frecuencia los límites de emisiones fijados por la legislación europea para algunos contaminantes.

Así ocurre al menos con el dióxido de nitrógeno (NO_2), una sustancia que procede en gran medida del excesivo tráfico que soportan las grandes aglomeraciones urbanas y uno de los cuatro contaminantes –los otros tres son el dióxido de azufre (SO_2), compuestos orgánicos volátiles (COV) y amoníaco (NH_3)– para los que una directiva europea establecía unos techos nacionales de emisión a partir de 2010, es decir, una cantidad máxima expresada en kilotoneladas que cada Estado podía emitir en un año y que, para los óxidos de nitrógeno es de 847. Según el citado informe de AEMA, España no solo fue en 2011 uno de los siete países infractores –emitió 934, el 10,3% más de lo permitido–, sino que además fue el único país junto con Luxemburgo que empeoró sus datos con relación al ejercicio anterior.

Ante estos incumplimientos que amenazan el medio ambiente y la salud de los ciudadanos europeos –se estima que la contaminación atmosférica reduce la esperanza de vida en unos dos años en las ciudades y regiones más contaminadas–, la Unión Europea está revisando su política de calidad del aire. Y todo apunta a que la Comisión hará pública el próximo otoño una propuesta para revisar esta directiva de techos nacionales de emisiones que incluiría un endurecimiento de los límites para 2020.

Sea por evitar nuevos toques de atención o posibles sanciones por parte de Europa, sea por la necesidad de actualizar y adecuar la normativa nacional a la europea e internacional, lo cierto es que España ha decidido dar un un paso al frente y apro-



Foto: Shutterstock

bar un nuevo Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera –llamado Plan Aire– para el periodo 2013-2016.

Esta iniciativa, a la que el Consejo de Ministros dio definitivamente luz verde el pasado 12 de abril tras un periodo de alegaciones, incluye 78 medidas dirigidas a reducir la contaminación y a mejorar la calidad del aire en las ciudades. Según destacan desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, este plan incorpora actuaciones realistas y eficaces para intentar atajar un problema que reconocen que es común en muchos ámbitos urbanos europeos pero que, en nuestro caso, demanda soluciones diferentes dadas las particularidades de las ciudades españolas.

'Dieselización' de la flota

Entre estas características singulares, el plan se refiere a la elevada densidad de tráfico rodado en el centro de las ciudades; la peculiar arquitectura de grandes zonas urbanas, con vías de tráfico relativamente estrechas y encajonadas entre edificios de de varias alturas y pocas zonas verdes, lo que impide una adecuada ventilación de la atmósfera; el clima mediterráneo, con frecuentes episodios de calma atmosférica, irradiación y temperatura elevadas y baja precipitación, que favorecen la acumulación de contaminantes, y la *dieselización* del parque automovilístico español, que supera el 60% y es responsable en mayor

medida que los motores de gasolina de las emisiones de partículas y NO_2 .

Ante este escenario, el Gobierno concluye que las medidas más efectivas a corto plazo para tratar de mejorar la calidad del aire en lo referente a estos contaminantes y el ozono troposférico no son tecnológicas, sino que descansan sobre una reducción de la densidad de circulación y de la proporción de vehículos diésel de la flota.

Para conseguirlo, y bajo el principio de «quien contamina, paga», este plan aconseja penalizar fiscalmente a los propietarios de los coches que más contaminen mediante una reforma del impuesto de circulación e impedir su entrada en los centros urbanos con la creación de zonas libres de emisiones.

La aprobación de este nuevo marco normativo ha sentado bien en todos los estamentos, aunque muchos temen que las medidas que contiene, algunas ya repetidas en otros planes y estrategias, se queden en papel mojado y no sean finalmente llevadas a la práctica.

Así, no falta quienes, como Ecologistas en Acción, aseguran que este plan adolece de los mismos defectos que otros documentos similares, esto es, pretender que con promesas de mejora del transporte público o el fomento del uso de la bicicleta se va a reducir la contaminación en las ciudades. En su opinión, además, hace falta medidas muy concretas de restricción del uso del coche. Y eso, dicen, no parece en el plan Aire.