

Una polémica derogación

Los expertos proponen restringir un tercio el tráfico privado en Barcelona

Las limitaciones se aplicarían a los vehículos más contaminantes

FERRAN BALSELLS / BLANCA CIA - TARRAGONA / BARCELONA - 28/01/2011

La medida clave que plantean los expertos del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) a la Generalitat y el Ayuntamiento de Barcelona para frenar la excesiva polución en la ciudad no solo consiste en mantener la limitación de 80 kilómetros por hora, sino también en introducir urgentemente, este mismo año, otra restricción: las zonas de baja emisión, donde se prohibiría el acceso a los vehículos privados (responsables del 50% de la emisión de partículas y del 40% del dióxido de carbono). Esta medida afectaría a al menos un tercio de los 620.000 vehículos privados que conforman el parque urbano de la ciudad.

La polución causa 3.500 muertes anuales en el área metropolitana

Barcelona excede los límites legales fijados por la Unión Europea (UE) en partículas contaminantes (PM10) desde que la normativa entró en vigor, en 2005, y el nivel máximo de dióxido de nitrógeno que la ley comunitaria aplica a partir de este año.

Los científicos defienden que la Generalitat y el Ayuntamiento deben trabajar de inmediato para implantar las zonas de baja emisión en dos tandas: en una primera fase, en 2011, para limitar el acceso de vehículos muy contaminantes al centro de la ciudad, y en otra posterior y más restrictiva, en 2013, para hacer lo mismo con los vehículos no tan contaminantes.

Las zonas de baja emisión, ya aplicadas en una cuarentena de ciudades de Alemania, Austria, la República Checa e Italia, además de Londres, se basan en clasificar los vehículos atribuyéndoles distintos colores o categorías en función de sus emisiones contaminantes. Los resultados son bastante alentadores. En Berlín, por ejemplo, por ese sistema se han reducido las emisiones un 10%. La clave del éxito de la implantación de esas zonas es ser riguroso y aplicar sanciones, apuntan técnicos consultados.

En el caso de Barcelona, los expertos indican que la medida es especialmente necesaria en el Eixample, uno de los puntos negros en emisión de contaminación del continente, con una densidad de 6.100 turismos por kilómetro cuadrado.

El CSIC considera más eficaces las zonas de baja emisión que los peajes urbanos. "Pagando el peaje se puede acceder a la ciudad con vehículos muy contaminantes y eso beneficia a los ciudadanos con mayor poder adquisitivo", concluye Xavier Querol, experto en contaminación ambiental. "Sin reducirlos, combatir la contaminación resulta inviable", añade.

Sin embargo, en algunas ciudades la introducción del peaje ha sido clave. En Londres, la reducción del tráfico se calcula en un 50% y en Estocolmo pagar por circular ha comportado la reducción del 15% del tráfico y de las emisiones.

En todo caso, introducir más limitaciones al tráfico interno en Barcelona se considera urgente por las exigencias legales de la Comisión Europea, pero sobre todo por el riesgo sanitario que supone la contaminación para los barceloneses. "Tiene una incidencia evidente en la mortalidad", advierte Jordi Sunyer, catedrático de la Universidad Pompeu Fabra y codirector del

Centro de Investigación en Epidemiología Ambiental (CREAL). Este centro concluye que en el área barcelonesa mueren unas 3.500 personas al año por enfermedades vinculadas directamente a la excesiva contaminación.

Por ello, los expertos consideran que no se pueden anular medidas encaminadas a la reducción de la contaminación, como la *zona 80* del entorno de Barcelona. Es más, creen que deberían extenderse a otras áreas donde se exceden los niveles legales.

Frente a las voces que restan efectividad a esa medida, los técnicos destacan ejemplos como el de Rotterdam, que aplicó la *zona 80* en 2002 en vías de acceso a zonas residenciales y las emisiones bajaron un 30%. En algunas ciudades de Austria también está vigente la limitación de 80 kilómetros por hora.