

# La UE concluye que Barcelona debe "reducir urgentemente" el tráfico

## El Ayuntamiento estima la medida "innecesaria" y rechaza el criterio científico

El País - FERRAN BALSELLS - *Barcelona* - 14/03/2011

Barcelona se rinde a la contaminación, que registra los niveles más elevados de entre las principales ciudades de la UE, sin voluntad para atajar la principal fuente de emisiones contaminantes: el tráfico y especialmente los vehículos de motor diésel, que emiten hasta seis veces más dióxido de nitrógeno que los de gasolina. "Los políticos deben actuar y reducir urgentemente la exposición de la contaminación del tráfico sobre la población", concluye la investigación financiada por la Comisión Europea y que la UE empleará en 2013 como *hoja de ruta* para trazar la futura normativa medioambiental de la UE. El Ayuntamiento de Barcelona, por su parte, capta un mensaje distinto. "La situación no requiere reducir el tránsito", defiende la concejal de medio ambiente, Imma Mayol, tras conocer las conclusiones del informe europeo.

El impacto del tráfico sobre la población se estudió en 10 ciudades europeas, entre ellas Barcelona -que obtuvo el peor resultado-, Lubliana -situada en el medio de la tabla- y Granada -la ciudad más limpia de entre las analizadas-. Las calles barcelonesas son responsables de entre el 25% y el 30% de las enfermedades cardiovasculares y respiratorias que padecen los ciudadanos, estima el estudio. El porcentaje duplica la incidencia de los vehículos sobre la salud registrada en Lubliana. "Hay que reducir la presencia de vehículos en el casco urbano", concluye el estudio, que alerta de la gravedad del fenómeno. "El beneficio para la salud de reducir el tránsito ha sido ampliamente subestimado hasta ahora", subraya. El Consistorio, sin embargo, maneja su propia teoría. "La solución pasa por mejorar las conexiones de transporte público de la ciudad con el resto del área metropolitana", señala Mayol.

"Eso sirve si el Ayuntamiento renuncia a mantener niveles de contaminación que garanticen adecuadamente la de la salud", advierte Laura Pérez-Grau, investigadora afincada en Suiza que codirigió el estudio de la UE.

El informe, que retrató la polución entre 2004 y 2006 para concluir que los niveles registrados durante esos tres años hurtaron 13,7 meses de vida a los barceloneses, ha destapado una incidencia del tráfico sobre la salud mayor a la asumida hasta ahora por la comunidad científica. "Antes se estudiaba la contaminación como un todo. Ahora se ha probado que los vehículos son más nocivos para la salud que las industrias porque emiten contaminantes prácticamente bajo la nariz misma de los ciudadanos", ilustra Xavier Querol, investigador que supervisó el proyecto de la Comisión. "Si Barcelona no recorta el tráfico, carece de margen de mejora respecto los niveles de contaminación", añade Pérez-Grau.

El Ayuntamiento, que considera "interesante" el informe comunitario, prefiere sus propias conclusiones. "Actuamos contra el tránsito con medidas como la implantación de la zona verde pero nos oponemos a restringir el uso del coche en el interior de la ciudad", argumenta Mayol. "Es innecesario porque la tendencia de la evolución de la contaminación es positiva", señala. "No es una lectura totalmente honesta", interpreta Pérez-Grau. "Barcelona ha mejorado pero es imprescindible actuar contra los coches", añade Querol.

Los expertos avalan la tendencia positiva de Barcelona y, en parte, la gestión medioambiental del Ayuntamiento. Si la ciudad estuviera colocada sobre la meseta castellana, señalan, previsiblemente haría sonrojar las cifras de contaminación que registra Madrid. Pero la orografía de la capital catalana complica las cosas: entre el mar, la montaña y la escasa precipitación, las partículas contaminantes y el dióxido de nitrógeno quedan estancadas sobre

la ciudad. "En Barcelona hace falta más contundencia que en otras capitales", precisa Querol. "Eso pasa por reducir el tráfico".

Esta disminución no se producirá. "Habría muy pocos partidos políticos dispuestos a apoyar este tipo de restricciones", apunta Mayol. La reflexión, formulada por la dirigente del único partido ecologista del Consistorio, retrata la escasa disposición política a implantar medidas que puedan traducirse en un coste electoral. "Los científicos hemos cumplido, ahora depende de la valentía de los políticos", asume Pérez-Grau.

Parece escasa, aunque quizá parte de la responsabilidad recaiga sobre los electores. En Estocolmo, el peaje urbano se implantó en 2006 sin debate político: se puso a prueba durante seis meses, una comisión de expertos evaluó los efectos de la medida sobre la contaminación y el proyecto se sometió a votación popular. "Casi el 60% de los ciudadanos apoyó el peaje", precisa Querol. "En Barcelona, previsiblemente, el resultado habría sido muy distinto".