

La lucha contra la contaminación

Las sociedades científicas de salud pública critican el fin del límite de la velocidad en Barcelona

Los expertos de la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica alerta sobre el "riesgo grave" para la salud que conllevan los niveles de polución que soportan Madrid y Barcelona

ANTÍA CASTEDO / C. S. BAQUERO - Barcelona - 08/02/2011

La [Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria](#) (SESPAS), la [Sociedad Española de Epidemiología](#) (SEE) y la [Sociedad de Salud Pública de Cataluña y Baleares](#) (SSPGB) han aprobado una declaración de apoyo a la [limitación de la velocidad a 80km/h por hora en los accesos de Barcelona](#). Los presidentes de las tres sociedades científicas argumentan que la limitación tiene "consecuencias positivas para la salud" de la población y por tanto no debería eliminarse.

Las sociedades científicas recuerdan que los efectos perniciosos de la contaminación atmosférica sobre la salud "son bien conocidos", en especial en el caso de las enfermedades respiratorias y cardiovasculares. "Es de destacar", dice el comunicado, que "desde la implantación de la limitación de la velocidad en 2008, se han reducido las concentraciones de dos de los principales contaminantes, las partículas en suspensión y, en menor porcentaje, los óxidos de nitrógeno". El presidente de la SEE, Fernando G. Benavides, ha dicho: "Los argumentos que utilizamos no son especulativos, sino que se sabe que la limitación ha reducido la contaminación y la cantidad de accidentes. Los detractores utilizan argumentos ideológicos, y desde la Sociedad Española de Epidemiología no entendemos por qué la han tomado con esta medida. La han elegido como un símbolo para demostrar quién manda aquí".

Además, hay otras razones que apoyan la limitación impuesta por la Generalitat y que el Gobierno de Artur Mas ha decidido eliminar, según las principales asociaciones científicas del país. Entre ellas, destaca la reducción de los accidentes de tráfico asociada a la limitación de la velocidad máxima de circulación. Los científicos son claros en este punto: "Numerosos estudios muestran que, al limitar la velocidad máxima, siempre se reduce el número de fallecidos en colisiones de tráfico, tanto en carreteras interurbanas como en calzadas urbanas". Y recuerdan que en las rondas de Barcelona la limitación de 80 km/h había reducido en un 27% el número de heridos a los dos años de su implantación.

Además, los expertos de la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica (SEPAR) han alertado hoy a los ciudadanos sobre el "riesgo grave" para la salud que conllevan los niveles de polución que

soportan Madrid y Barcelona. Según datos de la Comisión Europea, la contaminación atmosférica provoca actualmente unas 370.000 muertes prematuras en la Unión Europea, unas 16.000 en España.

La doctora Cristina Martínez, coordinadora del Área de Enfermedades Respiratorias y Medio Ambiente de SEPAR, declaró a *Efe* que la contaminación de la atmósfera incide en la aparición y agudización de enfermedades respiratorias y cardiovasculares, junto con el aumento de fallecimientos.

Por su parte, el presidente de la Generalitat, Artur Mas, ha admitido hoy que [el plan de comunicación de la flexibilización de los 80 kilómetros por hora en la zona metropolitana de Barcelona es](#)

"mejorable". Según Mas, CiU se comprometió a suprimir la aplicación "indiscriminada" de la medida aplicada por el tripartito, tras recordar que antes de que gobernaran ya existían tramos limitados a 80 km/h como las rondas. Tras justificar el retraso en la flexibilización de velocidad por la llegada de un anticiclón, Mas ha reconocido que deben controlar los niveles de contaminación para que Europa no les multe. Sin embargo, ha destacado en Barcelona puede haber anticiclones un máximo de unos 70 días al año: "Podemos tener problemas de regulación de la velocidad una quinta parte del año, y el resto podremos regular la velocidad sin la limitación de los 80 km/h en el 70% de las vías que tenían este límite".

El Ayuntamiento de Barcelona ha descartado este mediodía la restricción del tráfico en la ciudad como medida de choque. "No se puede hablar de una medida salvadora; la mejora de la calidad del aire es la suma de más medidas", ha afirmado la teniente de alcalde Imma Mayol. Entre estas medidas ha destacado que sólo el 19% de los recorridos dentro de la ciudad se hacen en coche y ha subrayado la diferencia con la realidad madrileña. Mayol, que hará público esta tarde el balance de actuaciones del plan para la mejora del aire 2002-2010, explicó que en un futuro se buscará reducir a la mitad el número de vehículos que funcionan con diesel en Barcelona, que equivalen al 70% del parque automotor. Para lograr este objetivo, dijo Mayol, se tienen que estudiar planes Renove para tener coches más limpios y se tendrá que incentivar más el uso del transporte público.

Desde el sábado, los niveles de polución en el área metropolitana duplican los que la Unión Europea (UE) considera razonables para respirar. El anticiclón ha acelerado la concentración de contaminantes (óxido de nitrógeno y partículas en suspensión) y no se retirará de forma definitiva, según las previsiones, hasta el fin de semana. Según la Generalitat, durante 15 o 20 días al año la contaminación puede aumentar de forma notable por la persistencia de anticiclones. En esos casos, el Departamento de Territorio y Sostenibilidad debe alertar al Servicio Catalán de Tráfico para que rebaje los topes máximos de velocidad. Así lo hizo el sábado. Se trata, pues, de una situación excepcional. El problema es que ha ido a suceder justo cuando debía formalizarse el aumento de velocidad. Tráfico cambió el domingo por la noche las señales fijas de la C-31 y la C-32 (donde se aplica la velocidad variable) por los paneles luminosos. Estos, que tienen prioridad, siguen indicando que debe circularse a un máximo de 80.