

[SECCIONES]**Última hora**[Granada](#)[Costa](#)[Provincia](#)[Vivir](#)**Lo más leído**[Imágenes del día](#)[Agenda del día](#)[Más secciones](#)**[MULTIMEDIA]**[Vídeos TeleIdeal](#)[Video Noticias](#)[Clip Musicales](#)[Punto Radio](#)**[INTERACTIVO]**[Objetivo Granada](#)[Foto denuncias](#)[Blogs](#)[Foros](#)[Chats](#)**[CANALES]**[Hoy Cinema](#)[Hoy Inversión](#)[Hoy Motor](#)[Hoy Tecnología](#)[IndyRock](#)[Waste Ecología](#)[Canal Moda](#)**[SUPLEMENTOS]**[Inmobiliario](#)[LaguíaTV](#)[Hoy Mujer](#)[XLSemanal](#)**OPINIÓN****TRIBUNA ABIERTA****Aire contaminado y tráfico en Granada**

JOSÉ LUIS ROSÚA/PROFESOR DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA [UNIVERSIDAD DE GRANADA](#)

HAY realidades en la ciudad de Granada y en su área metropolitana, como es la grave contaminación atmosférica que padecemos desde hace tiempo, que a pesar de las evidencias y las preocupantes mediciones y estadísticas que se repiten año tras año, tienden a ser consideradas como un mal menor que habría que soportar, o como algo de difícil arreglo. Sin embargo, es posible mejorar esta situación de forma progresiva y solo está a la espera de las decisiones políticas de los responsables de los ayuntamientos y de la administración autonómica. Y es que el origen principal de esta situación está en el tráfico, y en los problemas no solucionados desde hace tiempo, en la movilidad entre la capital y su área metropolitana. Lamentablemente en esta ocasión nuestro marco paisajístico natural, no nos ayuda mucho ya que Granada por su situación geográfica y la proximidad de Sierra Nevada, tiene unas características atmosféricas peculiares, en las que predominan las situaciones de 'estabilidad', que impiden que se evacuen los contaminantes del aire.

Esta situación no siempre es bien conocida por el ciudadano, aunque expresen las encuestas sobre sus principales preocupaciones cotidianas, que cerca del 70% se quejan de los problemas de movilidad, sin tener siempre presente, que bajo estos deseos de un tráfico más fluido, se esconde también el tema que estamos denunciando, es decir, la baja calidad del aire que respiramos y el incremento notable de enfermedades que denuncian algunos profesionales sanitarios de nuestra ciudad con una clara relación entre días de alta contaminación con el alza de las gripes y de problemas pulmonares, asmáticos y alérgicos, que están a veces por encima de las medias de otras ciudades de población parecida a la nuestra. Esta evidencia constituye hoy día, sin ser alarmista, un grave problema de salud ambiental, que reclama la atención de las administraciones competentes, evitando el considerarlo a veces, como un problema de permanencia difusa en el tiempo, pero que es muy real, sobre todo en la población anciana e infantil de nuestra ciudad.

EN las recientes elecciones municipales hemos observado la preocupación de los partidos políticos en dar soluciones al tráfico, pero pocas de ellas contemplaban alternativas para mejorar esta movilidad que tuviesen en cuenta la mejora progresiva de la calidad del aire, es más, algunas de ellas si se llegaran a poner en práctica, lo empeorarían. Me refiero a todas aquellas tendentes a facilitar el acceso de vehículos al centro urbano mediante el uso del coche privado y, en este punto principalmente, la equivocada política que hemos padecido en los últimos años de creación de aparcamientos en el centro de la ciudad. Y es que tenemos que reconocer las dificultades de solucionar la movilidad ciudadana y la calidad del aire, solo con soluciones que mejoren la fluidez de tráfico, ya que por el contrario, habría que penalizarlo en algunas ocasiones y disminuir la velocidad del mismo en otras; todo ello mientras encontramos soluciones de transporte público eficaces, algo que al parecer 'sintoniza' en los últimos días, las voluntades

[SERVICIOS]**Infoempleo**SacCasa **N****Tus Anuncios**

Horóscopo

Descargas | **PDF**

Tus anuncios

Coches Ocasión

Pág. Blancas

Pág. Amarillas

Postales

Masters

[Y ADEMÁS]

Agricultura

Canal-SI

Ciclismo

Esquí

Infantil

Libros

Amistad

Juegos

Sudoku

del Ayuntamiento de Granada y de la Junta de Andalucía.

En estos momentos hablar de penalizar el tránsito urbano, les parece a los responsables municipales un objetivo arriesgado, pareciera que esa tarea es más propia de grandes ciudades que de una urbe mediana como Granada. Es decir, no contemplan en absoluto las soluciones que por ejemplo adoptó en su día Londres, con excelentes resultados, consistentes en cobrar un peaje a cada conductor que quisiera entra en el centro, peaje que ahora se está revisando en función de la distancia de acceso a ese centro, o lo que es realmente novedoso, aplicarlo en relación con las normativas comunitarias de eficiencia energética de los vehículos, es decir, los coches que contaminan menos, pagan también menos. Tampoco parece aceptable, el modelo de Roma, conocido como el 'catenaccio' donde se restringe una amplia área del centro, a los no residentes. Demasiado 'moderna', también, la solución de Bremen en Alemania, con enlaces multimodales para facilitar el uso combinado de bicicletas, autobuses y trenes, coches compartidos, ralentización del tráfico, y creación de una red de tranvías impecable. Quizá tampoco convenga el modelo de Ámsterdam o Viena, recientemente copiado por la Generalitat en Barcelona, consistente en restringir la velocidad de los vehículos en el entorno metropolitano de estas ciudades a un máximo de 80-90 Km/hora. En estas dos urbes norte-centroeuropeas esta medida ha conseguido, en un año reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno en un 25%, la de partículas en suspensión, en un 35% y las de dióxido de carbono en un 15%. Como decíamos antes el área metropolitana de Barcelona se sumará así a la quincena de ciudades europeas, que han optado por la 'impopular' decisión de forzar una reducción de la velocidad, a pesar de las protestas de los fabricantes de coches y

de los club de amantes de la velocidad.

QUIZÁ sea una acicate para los necesarios cambios de mentalidad, alguna de las ochenta medidas recientemente aprobadas por el Gobierno en su tarea contra el cambio climático, consistentes, entre otras, en una reducción a partir de enero del 2008 del impuesto de matriculación, para aquellos coches que emitan menos de 120 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, a los que se eximirá del pago de este impuesto; sin embargo a los que emitan más de 200 gramos, pagarán un tipo del 14,75%. Aunque lo realmente efectivo que queda para el futuro, sería una ley de movilidad en el transporte que favoreciera el uso del ferrocarril y del transporte público, porque las emisiones en este sector han crecido en los últimos años en un 83%. No obstante, algo avanzamos con los criterios de la futura Ley de la Calidad del Aire, que anuncia multas de hasta dos millones de euros para las 'instalaciones' que contaminen las ciudades y, si esas instalaciones no fueran la causa, como es el caso de Granada, se obliga a las comunidades autónomas a enviar de forma periódica datos sobre contaminación atmosférica al Ministerio de Medio Ambiente y se podrán condicionar los planes urbanísticos de los ayuntamientos con obligación de abordar 'planes de reducción' de la contaminación, si se superan determinados niveles fijados por los Gobierno central y autonómico. Ciertamente algo se mueve en este campo, tan falto de rigor y reglamentación que se cumpla.

Pero quizá la ciudad de Granada y su área metropolitana requieran de soluciones adaptadas al tipo de contaminantes que genera. Así, si tomamos como referencia el informe anual de Ecologistas en Acción, que siempre se observa con recelo por su procedencia pero que al fin y al cabo utiliza datos de las mediciones oficiales, el reciente del 2006, nos señala como una de las ciudades con mayor contaminación del aire de España, y eso que no tenemos 'sistemas industriales'. En él se recoge que Granada supera en 90 ocasiones los niveles máximos permitidos de polución, no obstante este honor lo compartimos con ciudades como Cádiz, Córdoba, Huelva, Bailén, Jaén y Sevilla. Se identifica al tráfico como el origen de este problema en un nivel del 80%, al que habría que sumarle, en nuestro caso, las calefacciones. Por su parte el correspondiente informe anual de la Consejería de Medio Ambiente del 2006, concreta los datos anteriores y advierte sobre los altos valores de ozono y dióxido de nitrógeno que registra la capital granadina,

que si bien no superan los límites vigentes 'actualmente', si podrían hacerlo en el futuro. Sin embargo, si superamos el año pasado las partículas en suspensión en dos estaciones de la capital, aunque sin llegar al valor límite anual. También se registraron superaciones del 'valor objetivo para la protección de la salud humana', en todas las estaciones que evalúan ozono troposférico, con 56 de estas superaciones en la estación de Campus Cartuja, y 37 en Granada Norte. Aunque sí se superaron los valores límite 'diarios' en estas partículas PM10 en suspensión en 110 días, en Campus de Cartuja, Granada Norte y en los Paseos Universitarios.

POR todo ello para la situación de Granada y su área metropolitana, se requieren medidas urgentes, que desde mi punto de vista y el de algún colega experto universitario en la materia, podrían ser entre otras: el reducir el caudal de vehículos privados circulantes, paralelamente a la puesta en marcha de un transporte público eficaz y asequible. Esto reduciría todos los contaminantes y en especial el ozono, que no hay manera de reducirlo de otra forma. Restringir asimismo el uso de los vehículos diesel, públicos y privados, especialmente en la ciudad, por la elevada emisión de partículas PM10, que generan, con los problemas asociados de alergias y enfermedades respiratorias. Controlar las emisiones y ciclomotores (proporcionalmente contaminan más que los coches), aspecto olvidado por muchos legisladores. Reducción de la velocidad, pero siempre que no implique atascos y retenciones, que causan el efecto contrario; quizá utilizando una señalización variable en función de las características del tráfico, si esto fuese viable sería mejor que una limitación estricta de dicha velocidad.

Por otra parte y como elemento disuasorio queda pendiente avanzar en la peatonalización del centro urbano, una vez que parece que somos conscientes de que el comercio se ve favorecido en todas las ciudades con esta medida. Asimismo es necesario destinar a uso de residentes los aparcamientos del centro, con las excepciones estrictamente necesarias. También es necesario recuperar e incentivar el uso de la bicicleta, con un plan concreto como ha hecho Sevilla recientemente. En definitiva todo esto puede parecer para algunos, música celestial o una carta a los reyes magos, no obstante, la salud de muchos ciudadanos y la calidad de vida del resto, no admite muchas dilaciones.

Subir

vocento

© Ideal Comunicación Digital SL Unipersonal
C/ Huelva 2, Polígono de ASEGRA 18210 Peligros (Granada)
Tfno_958809809 CIF B18553883

Registro Mercantil de Granada Tomo 924 Libro 0 Folio 64 Sección 8 Hoja GR17840

Reservados todos los derechos. Queda prohibida la reproducción, distribución, comunicación pública y utilización, total o parcial, de los contenidos de esta web, en cualquier forma o modalidad, sin previa, expresa y escrita autorización, incluyendo, en particular, su mera reproducción y/o puesta a disposición como resúmenes, reseñas o revistas de prensa con fines comerciales o directa o indirectamente lucrativos, a la que se manifiesta oposición expresa.

[Contactar](#) | [Mapa web](#) | [Aviso legal](#) | [Política de privacidad](#) | [Publicidad](#) | [Master de Periodismo](#) | [Club Lector 10](#) | [Visitas a Ideal](#)