

## Menos humos para hacer salud

[Artículo publicado en la Directa, número 577]

Qué tipo de contaminación es la que generamos cuando nos movemos? Por un lado, tenemos la contaminación que está provocando el efecto invernadero a escala global, principalmente el CO<sub>2</sub> generado al quemar combustibles fósiles como la gasolina o el diésel. Por ejemplo, el turismo en avión, tanto si lo acogemos como si somos protagonistas, emite grandes cantidades de CO<sub>2</sub>: con un viaje se hacen muchos kilómetros y encima es uno de los medios de transporte con más huella de carbono.

Por otro lado, hay la contaminación del aire, con sustancias tóxicas que afectan nuestra salud y la del entorno natural: gases y partículas fruto de la quema de los mismos combustibles fósiles, pero también del desgaste de las ruedas, de los frenos y del mismo asfalto. En este aspecto, y volviendo al turismo, Barcelona tiene el problema de los grandes barcos, que provocan que los barrios más próximos al puerto sufran crónicamente un aire particularmente contaminado por su fuel, que contiene mucho azufre.

Finalmente, tenemos la contaminación acústica: nuestras villas son muy ruidosas por el elevado tráfico de vehículos. Sin duda, algunos son más ruidosos que otros, pero, en cualquier caso, el volumen crece mucho con la velocidad y con la cantidad de vehículos.

En cuanto a los contaminantes que provocan el aumento del efecto invernadero, según datos de la Generalitat de Cataluña, el transporte (por tierra, mar y aire) es responsable de una cuarta parte de las emisiones de CO<sub>2</sub> en Cataluña. Con el Acuerdo de París, los gobernantes de 195 estados del mundo –incluyendo los de la Unión Europea– se comprometieron a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 40% respecto al índice del 1990 antes del 2030. Este compromiso tiene por objetivo evitar que el planeta se caliente, de media, más allá de 1,5 °C, cosa que tendría consecuencias catastróficas y que, de hecho, probablemente sufriremos, porque ninguno de los estados que se comprometieron está actuando seriamente.

En cuanto a los contaminantes al aire, el efecto sobre la salud de las personas es manifiesto y directo, sobre todo con afecciones respiratorias y cardiovasculares: asma, bronquitis, cáncer de pulmón, muertes prematuras... Se calcula que solo en la ciudad de Barcelona hay 350 muertes prematuras en el año por estas causas, y hasta medio millón en todo Europa. Evidentemente, para paliarlo, hay marcados unos objetivos para reducir la concentración de los principales contaminantes, pero los límites se superan de manera habitual en muchas ciudades.

En el Vallès, a pesar de tener una densidad de población menor a la de Barcelona, la contaminación por el transporte llega por tres vías: por un lado, la generada por la movilidad incrementada por una red de transporte público insuficiente; en segundo lugar, la contaminación de Barcelona empujada por el viento, Besós arriba y, finalmente, la autopista AP-7 que la atraviesa, con un tráfico diario de entre 50.000 y 80.000 vehículos, muchos de los cuales camiones.

Los efectos del ruido para la salud son principalmente el aumento del estrés y la dificultad para dormir correctamente, que puede derivar en enfermedades cardiovasculares o enfermedades psíquicas como depresión o ansiedad. La Organización Mundial de la Salud (OMS) también propone niveles de ruido límite y en este caso, según un estudio de ISGlobal que analiza las 25 ciudades más pobladas de Cataluña, aproximadamente el 77% del total de población sufre cada día el impacto de niveles superiores a los recomendados.

La propuesta más efectiva y simple –que no fácil– para reducir esta contaminación es evitar el uso del vehículo privado, sobre todo en las ciudades, pero también en los polígonos industriales, que tendrían que cumplir sus planes de movilidad que permitan llegar al trabajo en transporte público o colectivo. En muchos casos, el recurso del transporte privado se justifica por una diferencia demasiado grande en el tiempo de desplazamiento y, por lo tanto, la reducción de la dependencia de los coches pasa por una mejora clara y decidida del transporte público, infrafinanciado durante décadas: hacen falta más rutas, mayor frecuencia en horas punta y menos incidencias. Después,

inevitablemente, habrá que dificultar el uso del coche: más impuestos a los grandes vehículos, peajes urbanos, menos aparcamientos gratuitos, etcétera.

El 2021 se redujo el límite de velocidad de las vías urbanas a 30 km/h en todos los municipios del Estado. Esta medida está pensada sobre todo para evitar los accidentes, pero a la vez contribuye a menguar la contaminación. Y no solo esto: al crear ciudades más seguras y pacíficas, se facilita y se promueven los desplazamientos cotidianos a pie y en bicicleta, a la vez que se incrementa la salud de la población que se vuelve más activa y menos sedentaria. Desgraciadamente, muchos vehículos sobrepasan este límite cuando el nivel de ocupación de la vía se lo permite, y los municipios no parecen muy motivados a hacerlo respetar.

En el ámbito urbanístico, como que las ciudades catalanas suelen ser compactas, acostumbramos a tener muchos servicios a menos de quince minutos a pie, cosa que también facilita dejar de usar el vehículo privado. Aun así, es necesario que los ayuntamientos fortalezcan estas situaciones promoviendo barrios más completos y eviten nuevos proyectos urbanísticos de ciudades dispersas y urbanizaciones sin servicios propios.

En cuanto al transporte de mercancías, es obvio que hace falta un gran cambio: hay que sacar camiones de las autopistas en pro del tren. La media de transporte de mercancías por tren en la Unión Europea es del 24% mientras que en Cataluña es solo del 2,4% (año 2018).

Finalmente, volviendo al turismo y al consumo energético en general, una propuesta realmente ambiciosa sería implantar la limitación de la huella de carbono por persona y aplicarla a escala mundial. Tendríamos un límite anual del impacto que podemos generar y cada cual decidiría si prefiere hacer un importante recorte de su saldo de CO<sub>2</sub> con un viaje lejano o si prefiere invertir para mejorar sus condiciones de vida durante el resto del año. Esta limitación tendría un fuerte carácter de justicia social y de redistribución de los recursos, por el hecho, por ejemplo, que actualmente tan solo un porcentaje muy pequeño de la población mundial, alrededor del 3%, viaja una o más veces en avión cada año.