

La contaminación del aire urbano en Euskadi cae un 50% entre el 14 de marzo y el 30 de abril

- Para la desescalada, Ekologistak Martxan propone mantener buenas prácticas como la compra de proximidad, el teletrabajo voluntario y la administración electrónica, rebajar el límite de velocidad en vías urbanas a 30 kilómetros por hora, potenciar la movilidad activa peatonal y ciclista y garantizar el transporte público con una ley de financiación.
- Las reducciones han aumentado en abril, alcanzando, de media, el 58% en Vitoria-Gasteiz, 49% en Donosti y 46% en Bilbao, siendo en vías importantes como la Avenida Gasteiz, Easo y Ategorrieta y María Díaz de Haro donde más se aprecia esta disminución.

En primer lugar, Ekologistak Martxan se solidariza con todas las personas que están padeciendo la pandemia y sus consecuencias, así como con los servicios públicos esenciales que están enfrentando la emergencia sanitaria y social.

El informe elaborado por Ekologistak Martxan analiza los datos oficiales de dióxido de nitrógeno (NO₂) recogidos en 129 estaciones de medición, repartidas entre las 26 principales ciudades del Estado español (todas las mayores de 150.000 habitantes con más de una estación), durante los meses de marzo y abril de 2020 y de los diez años anteriores. Presenta por tanto una foto fija de la calidad del aire urbano antes y después de la declaración del estado de alarma y las medidas de confinamiento, actualizada a 30 de abril.

Entre sus principales conclusiones destacan:

- Desde la declaración del estado de alarma el pasado 14 de marzo se ha producido una reducción drástica de los niveles de contaminación atmosférica por NO₂ en las principales ciudades españolas, reducción que se ha cuantificado en un 58% de los niveles de contaminación habituales en estas fechas durante la última década.
- La mejora de la calidad del aire está siendo general, tanto en los centros de las ciudades como en las periferias urbanas, al igual que son generales las medidas de limitación de la circulación adoptadas. Tampoco se aprecian diferencias significativas entre las diversas prórrogas del estado de alarma, en las que se han aplicado restricciones de diversa intensidad, si bien la caída de la contaminación ha sido algo superior en el promedio del mes de abril (60%) que en la segunda quincena de marzo (55%).
- Los niveles de NO₂ registrados durante el estado de alarma son los más bajos para los meses de marzo y abril de la última década en todas las ciudades analizadas. Se

mantienen además muy por debajo del valor límite legal y la guía anual de la Organización Mundial de la Salud (OMS), cuando en las estaciones de tráfico dicho umbral se supera frecuentemente, especialmente en el mes de marzo.

– Territorialmente se aprecia una menor reducción de la contaminación en las ciudades de la cornisa cantábrica, debida quizás a factores meteorológicos no bien precisados. En cambio, las ciudades del litoral mediterráneo son las que más han rebajado los niveles de NO₂, hasta concentraciones en ocasiones propias de estaciones rurales de fondo.

– Las reducciones han aumentado aún más si cabe en abril, alcanzando, de media, el 58% en Vitoria-Gasteiz, 49% en Donosti y 46% en Bilbao, siendo en vías importantes como la Avenida Gasteiz, Easo y Ategorrieta y María Díaz de Haro donde más se aprecia esta disminución.

– Las mayores reducciones a nivel estatal se han producido en las ciudades de Alicante (72%) y Valencia (69%), y las menores en Oviedo (42%) y Zaragoza (45%). Madrid ha rebajado los niveles de NO₂ el 59% y Barcelona el 62%, de promedio. Las redes de medición de las ciudades son muy dispares, por lo que sus datos no pueden compararse con completo rigor.

– Las precipitaciones y la inestabilidad atmosférica predominantes durante la primavera también han contribuido de manera importante a mejorar la calidad general del aire. Este ha sido el abril más lluvioso desde que se tienen registros. Marzo fue también muy húmedo.

– El dióxido de nitrógeno (NO₂) es el contaminante típico emitido por los tubos de escape de los automóviles (además de por las calderas industriales y domésticas), por lo que su evolución está directamente ligada a las emisiones del tráfico motorizado. Es esta su principal fuente en las ciudades y el principal factor que influye en la calidad del aire urbano.

– El NO₂ provoca cada año en España alrededor de 7.000 muertes prematuras, según el Instituto de Salud Carlos III y la Agencia Europea de Medio Ambiente. Es un gas irritante que agrava las enfermedades respiratorias y merma la resistencia a las infecciones. Diversos estudios están relacionando la mortalidad de la enfermedad COVID-19 con la contaminación atmosférica.

– Aunque no son objeto del informe, las partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2,5}) y el ozono también han disminuido de forma notable en la primera mitad de la primavera. La drástica reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x), principal contaminante precursor del ozono, puede haber contribuido a esta circunstancia, junto al tiempo inestable y lluvioso.

– La crisis de la COVID-19 demuestra que la reducción estructural del tráfico motorizado y los cambios en las pautas de movilidad son la mejor herramienta para rebajar la contaminación del aire en las ciudades, aún teniendo en cuenta la excepcionalidad de la situación extrema que estamos viviendo.

En definitiva, esta dramática situación creada por la COVID-19 viene a corroborar algo en lo que viene insistiendo Ekologistak Martxan y toda la comunidad científica: que la

reducción del tráfico motorizado en las ciudades tiene claros efectos en la disminución de la contaminación, algo que a su vez supone una importante mejora de la salud pública.

Paradójicamente, la salida de esta dura crisis podría conllevar el aumento de la contaminación atmosférica por encima de los niveles precedentes. Por ello, para la desescalada en curso, Ekologistak Martxan propone mantener buenas prácticas como la compra de proximidad, el teletrabajo voluntario, la administración electrónica o el escalonamiento de horarios laborales.

De manera inmediata, debe potenciarse la movilidad activa peatonal y ciclista, cediendo más espacio para estos medios y estableciendo el límite de velocidad urbana en 30 kilómetros por hora. El transporte público es esencial para la movilidad urbana, por lo que debe garantizarse su viabilidad con una ley de financiación. Una vez superada la crisis, debería acelerarse la implantación en las ciudades de zonas de bajas emisiones ambiciosas.

Más información:

Nuria Blázquez (coordinadora del informe en Euskadi): 660 306 931

Jose Rodrigo (euskaraz hitz egiteko): 656 776 765

Miguel Ángel Ceballos (coordinador del informe): 653 072 277

Informe completo:

<https://www.ecologistasenaccion.org/140177>

Asociación de utilidad pública
Decreto 1/2019, de 8 de enero

