

PRIMEROS RESULTADOS
Reducción del 12%

Desde el primer momento, la aplicación de los 80 kilómetros por hora redujo el nivel de contaminantes en un 12%. La cifra, luego, se estancó.

**VELOCIDAD VARIABLE**
Nuevo modelo

El 15 de enero del 2009 se puso en marcha la primera zona de velocidad variable con un máximo de 80, en la C-31 y C-32, en Castelldefels.

**LA 'SUAVIZACIÓN'**
Cambio de Govern

Desde ayer, 7 de febrero, los tramos de velocidad variable de las autovías C-31 y C-32 elevan su límite a 120 kilómetros.

RICARD CUGAT

**LA CALIDAD DEL AIRE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA**

Catalunya registra unos 65 días anuales de fuerte anticiclón

► Las altas presiones suelen dificultar la dispersión de los contaminantes

► Las bajas presiones han sido dominantes en los últimos tres años

A. MADRIDEJOS / M. J. IBÁÑEZ
BARCELONA

Los observatorios del área de Barcelona registraron el pasado sábado la presión atmosférica más elevada de los últimos tres años, con los barómetros por encima de los 1.032 hectopascasles, pero ni se trata de una situación extraordinaria ni es tampoco el único factor que dificulta la dispersión de los contaminantes. De media, Catalunya pasa unos 65 días anuales con el anticiclón situado justo encima y muchos más si se cuentan los días con las presiones por encima de los 1013 hectopascasles, que técnicamente es la barrera que separa las situaciones anticiclónicas de las depresiones.

«En invierno son habituales los anticiclones que se prolongan varias semanas», resume el meteorólogo Alfred Rodríguez-Picó. De hecho, lo excepcional han sido los dos años anteriores, con una sucesión interminable de borrascas. «No medía una presión tan alta desde febrero del 2008 -dice el meteorólogo Sergi Corral-, aunque es cierto que en mi estación supero regularmente los



JORDI COTRINA

► Un operario sustituye una señal de 80 km/h en la C-31, el domingo.

Qualitat Ambiental prepara medidas para impulsar motores alternativos a los diésel

► El problema no son los anticiclones, ni la lluvia, ni cualquier otro factor meteorológico. El problema son las aún elevadas emisiones de NO₂ (dióxido de nitrógeno) que se registran en Barcelona y su área metropolitana. «Está costando mucho reducirlas», admite la directora

general de Qualitat Ambiental, Assumpta Farran. Los grandes responsables, dice, son los motores diésel, «que tanto han proliferado en los últimos años». Por eso, el Govern va a poner en marcha acciones para sustituir su uso por otros menos contaminantes.

1.025». No hay un umbral internacional, pero a partir de esa presión se suele considerar que el anticiclón es intenso. La Generalitat no ha informado de los requisitos meteorológicos exactos a partir de los cuales se activará la zona 80.

«El problema de estos días es que tenemos encima un colchón de aire caliente que funciona como una barrera», prosigue Rodríguez-Picó. Favorecida por la presencia del anticiclón, la capa límite que separa el aire frío (en contacto con el suelo) y la capa más cálida en altura (debida a la llegada de viento del sur) se sitúa en Barcelona a apenas 100 metros de altitud. Las partículas contaminantes encuentran un tope y no se dispersan, sobre todo de noche. Estas situaciones son más intensas en invierno porque en verano, aunque los anticiclones sean igual de potentes, la brisa marina amortigua el fenómeno.

CON VIENTO Y LLUVIA // En cualquier caso, dice Rodríguez-Picó, es muy simplista atribuir contaminación elevada a la presencia de un anticiclón. Es un factor clave, pero hay muchas excepciones. «Aquí tenemos situaciones muy anticiclónicas con viento de levante y también lluvias con presiones por encima de los 1.020 hectopascasles». El meteorólogo comenta un episodio de este tipo en 1971 en el que se recogieron más de 200 litros por metro cuadrado en diversos observatorios.

«Aplicar las variables meteorológicas es esencial en la previsión de la contaminación», concluye el nuevo secretario de Medi Ambient i Sostenibilitat, el catedrático Josep Enric Llebot. A veces, los umbrales se superan horas después de que se haya alcanzado el pico del tráfico. ≡

El debate sobre el límite de velocidad en determinadas vías del área metropolitana de Barcelona acaba de llegar al ámbito de la meteorología. La Generalitat está pidiendo informes diarios sobre la situación del tiempo al Servicio Meteorológico de Catalunya como base para determinar la velocidad máxima de los vehículos. Esto representa una novedad en la discusión sobre la conveniencia de la medida de los 80 kilómetros/hora aprobada por el Govern de Entesa.

Desde un punto de vista científico, es cierto que en una situación anticiclónica existe más concentración de gases contaminantes. Pero también es cierto que en Catalunya más del 60% de los días del año están asociados a esa situación meteorológica de forma más o menos intensa.

Análisis

David Rodríguez Albert

DIRECTOR DEL SERVICIO METEOROLÓGICO DE CATALUNYA



Límite de velocidad y meteorología

Por otro lado, las situaciones opuestas, es decir, de bajas presiones, van acompañadas muchas veces de precipitaciones. En este sentido, en Catalunya llueve una media de unos 90 días al año, lo que representa una importante proporción dentro de los episodios no anticiclónicos.

Partiendo de estos datos, no aca-

ba de entenderse cuál será el criterio del Govern a la hora de establecer la velocidad máxima en nuestras carreteras. Si es en función de la intensidad del anticiclón, ¿el Servicio Meteorológico de Catalunya acabará siendo decisivo para ejecutar las decisiones? ¿Cuáles serán los indicadores que determinen los umbrales

críticos? ¿Cómo se determinarán los mismos? Y si la situación es de bajas presiones acompañada de precipitaciones, ¿se invitará a circular más rápido?

La cuestión es que el Govern está sufriendo las contradicciones de una promesa electoral sin ningún fundamento. El debate no se puede centrar en la meteorología. Los informes científicos han demostrado que la limitación de velocidad disminuye la contaminación y la siniestralidad en el conjunto de todo el periodo estudiado, en el que se combinan situaciones meteorológicas distintas. El tiempo, una variable que no está bajo control político, puede contribuir a frenar o acelerar la dispersión de contaminantes. Pero la limitación de la velocidad conlleva siempre una disminución de gases nocivos, y esta sí es una varia-

ble que podemos graduar desde los poderes públicos.

En un primer momento, el Govern ha negado los datos proporcionados por los informes técnicos, desautorizando a los expertos en un ejercicio irresponsable de anteponer los intereses políticos a la evidencia científica. Y ahora, de forma desesperada e improvisada, empieza a hablar del tiempo, contradiciendo el sentido común más elemental.

Llegados a este punto de desorientación máxima alrededor de este tema, lo mejor que puede hacer CiU es mantener la medida del anterior Govern. El medio ambiente, la calidad de vida, la salud de las personas, la seguridad en las carreteras, el rigor científico, e incluso la meteorología, agradecerían sin duda que este debate se cerrara de forma inteligente. ≡