

COSAS de la VIDA

EL DATO DEL DÍA

Dolor de espalda en los adolescentes españoles

El peso de la mochila, la falta de ejercicio físico y los malos hábitos posturales son las principales causas

Fuente: Fundación Kovacs

**50%**
de los niños de 13-15 años TIENEN DOLOR DE ESPALDA SIMILAR AL DE LOS ADULTOS

La lucha contra la contaminación ► El tráfico

Páginas 24 y 25 ►►►

El analista de Medi Ambient aconseja no flexibilizar el límite de 80 km/h

El responsable del superordenador 'Mare Nostrum' considera que la medida sería «contraproducente» | La crisis ha contribuido a reducir los niveles de contaminación en la zona, pero de forma escasa



FERRAN NADEU

►► Un tramo de la autopista C-32 incluido en la 'zona 80', a la altura de Gavà.

claves**1 Escaso efecto de la velocidad variable**

José María Baldasano también ha analizado qué efecto está teniendo la modificación de los límites en función del tráfico. El estudio aún no está acabado, pero el catedrático de la UPC avanza que la mejora es pequeña. «Lo importante es la zona 80 –insiste–. Ahora, de lo que se trata es de apurar aún más la mejora». El experto recuerda que la medida de los 80 fue una reclamación de Medi Ambient que tuvo una repercusión positiva para el tráfico, mientras que la variable fue iniciativa de Trànsit.

2 Una ampliación pendiente de obras

La velocidad variable se activó en enero del 2009, un año después que el límite de 80. El objetivo de Trànsit, que vigila a través de más de 120 cámaras cómo funciona, es ampliar la velocidad variable –que obliga en algún caso a bajar hasta los 40 kilómetros por hora–, más allá de los actuales 14,3 kilómetros de la C-32 y de los 19,4 kilómetros de la C-31. Está previsto que el sistema se aplique en el tramo entre Molins de Rei y Martorell, por ejemplo, pero va con retraso por unas obras. Debía haber comenzado el pasado enero.

3 Estaciones de medición

Medi Ambient tiene 30 estaciones de medición de contaminación repartidas por el área en la que se aplica la zona 80. Se trata de una red bastante completa que, según el profesor Baldasano, cumple con el número que marca la Unión Europea. Estos dispositivos miden el ozono, el óxido de nitrógeno, el monóxido de carbono, el dióxido de azufre y pequeñas partículas en suspensión (PM10). También son estaciones meteorológicas, aunque en este caso son menos precisas.

Caliope**PREVISIÓN EN DIRECTO**

► La investigación del Barcelona Supercomputing Center se enmarca en Caliope, un proyecto financiado por el Ministerio de Medio Ambiente que pretende modelizar la calidad del aire de España. El objetivo es disponer de un servicio de pronóstico de la calidad del aire con elevada resolución (4 kilómetros por píxel) para todos los territorios, aunque con especial precisión en las áreas urbanas de Madrid y Barcelona (1 kilómetro por píxel). «La contaminación atmosférica es el factor ambiental con mayor impacto en la salud en Europa», subraya Baldasano. Las modelizaciones in situ se pueden consultar en internet (<http://www.bsc.es/caliope>).

cuenta. En primer lugar, la contaminación nocturna tiene menos capacidad para dispersarse, es decir, permanece en el mismo lugar porque el frío favorece que el aire se estanque en las capas más bajas, las más próximas al asfalto. En segundo lugar, Baldasano considera que por la noche, cuando el tráfico escasea, es justo cuando más tendencia hay a apurar los límites: «El retroceso será proporcionalmente muy importante». En su opinión, si a los coches que ahora discurren a 80 kilómetros por hora se les permite ir a 100 o 120, la mayoría llegarán a ese límite o lo superarán, por lo que se disparará el consumo. «En cambio, los conductores en hora punta difícilmente pasarán de 80 kilómetros por hora aunque se les deje». No pueden materialmente: la congestión se lo impide.

Los científicos del BSC elaboran los complejos programas que luego permiten que el Mare Nostrum, con su enorme capacidad de cálculo

Pasa a la página siguiente

ANTONIO MADRIDEJOS / CRISTINA BUESA
BARCELONA

Permitir que los coches circulen por la noche a una velocidad superior en la zona 80, una excepción reclamada por algunos sectores automovilísticos, sociales y políticos, sería una medida «contraproducente» con efectos negativos. Así de claro lo tiene el catedrático José María Baldasano, responsable del estudio de verificación y control de las emisiones contaminantes con el superordenador Mare Nostrum. El Departament de Medi Ambient i Habitatge ha encargado a Baldasano que analice qué sucedería si se aplicara alguna excepción por la noche, cuando las carreteras están más despejadas.

El investigador del Barcelona Supercomputing Center (BSC) reconoce que la Generalitat le ha pedido que le dé una respuesta lo antes posible, una premura que entronca con las opiniones de los últimos días de varios responsables del Govern. El director del Servei Català de Trànsit, Josep Pérez Moya, primero, y des-

pués los consellers Josep Huguet (en nombre del Govern) y Francesc Baltasar, abrieron la puerta a revisar al alza ese límite si los datos ambientales lo permiten. El planteamiento es pasar de 80 a 100 kilómetros por hora y hacerlo entre las once de la noche y las seis de la mañana.

POLÉMICA ELECTORALISTA // El límite de velocidad de 80 impuesto en una docena de vías desde el 1 de enero del 2008 ha reducido alrededor de un 10% los niveles de partículas en suspensión y de óxidos de nitrógeno, dos peligrosos contaminantes. «¿Para qué retirar lo que funciona bien?», se pregunta Baldasano. Y sostiene: «Aunque el efecto negativo sea escaso, puesto que en horario nocturno circulan muchos menos vehículos, seguiría siendo negativo». Y el área de Barcelona no está como para relajarse en el capítulo de contaminación. «Toda esta polémica es absolutamente política y electoralista», remacha.

El profesor, además, recuerda dos aspectos que deben tenerse en

