

Movilidad o salud: ¿qué prevalece?

ANTXON OLABE

EL PAÍS - 27-09-2006

Alrededor de 12 millones de personas respiramos aire de mala calidad en España. Prácticamente la totalidad de las ciudades importantes y sus áreas metropolitanas presentan índices de calidad del aire insatisfactorios, según los estándares fijados por la Unión Europea. La incidencia de la contaminación del aire en el agravamiento de problemas respiratorios en la infancia y en las personas mayores ha hecho saltar las alarmas en Europa. Se estima que uno de cada diez niños europeos padece problemas de asma y que, en total, en torno a 20 millones de europeos sufren cada día problemas respiratorios. Estamos ante un tema de salud pública muy importante.

En los últimos 15 años hemos asistido a un fenómeno social muy significativo en otro ámbito ligado a la salud pública, el relacionado con el humo del tabaco. Como consecuencia de que numerosos estudios científicos han demostrado de manera inapelable la incidencia negativa del tabaco en la salud -incluyendo la de los fumadores pasivos-, en apenas unos años la asignación de derechos que realiza la sociedad se ha transformado de manera radical. Se ha pasado de considerar social y legalmente admisible que el fumador lo hiciera dónde y cuando quisiera -imposible olvidar aquellos autobuses, trenes, aviones llenos de humo-, a valorar que ha de prevalecer, social y legalmente, el derecho a la salud de las personas no fumadoras. En consecuencia, los fumadores se han visto progresivamente obligados a respetar esa jerarquía de derechos.

En mi opinión, estamos en los inicios de un proceso semejante en el tema de la mala calidad del aire de nuestras ciudades, debida sobre todo a las emisiones contaminantes producidas por los coches. Estamos asistiendo a las primeras colisiones socialmente significativas entre el derecho de los conductores a transitar por el espacio público de los pueblos y ciudades y el derecho de la ciudadanía -especialmente, el de los sectores más vulnerables- a respirar un aire saludable, a no ver perjudicada su salud. Soy de los que creen que en el plazo de una generación nos parecerá inaudito que durante décadas hayamos permitido invadir el espacio público con coches cuya emisiones contaminantes apuntaban directamente a los pulmones de nuestros hijos. Intuyo que nos producirá el mismo asombro que hoy sentimos al recordar que todavía anteaer se fumaba hasta en los hospitales.

Esa colisión ha comenzado a ser una realidad porque los datos de los estudios presentados por la Organización Mundial de la Salud y por la Unión Europea comienzan a ser abrumadores. Así, se estima que en España se producen 17.000 muertes prematuras al año debido a la mala calidad del aire: diez veces más que las muertes anuales por tráfico, como acertadamente ha recordado la ministra Narbona. El reciente programa europeo Aire Limpio para Europa (CAFE por sus siglas en inglés) ha estimado que en el año 2000 alrededor de 350.000 personas murieron prematuramente en Europa debido exclusivamente a la contaminación atmosférica producida por las partículas finas (PM 2,5). Esto se corresponde con una pérdida media de esperanza de vida de nueve meses por persona, efecto equivalente a la pérdida de esperanza de vida debida a los accidentes de tráfico. Asimismo, según el mismo informe, el ozono es responsable de unas 20.000 muertes al año en Europa. El coste total en la salud de la contaminación atmosférica en la Unión Europea en 2000 ha sido estimado entre 305.000 y 875.000 millones de euros.

En el ámbito del País Vasco, informes publicados hace unos meses por el Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio con datos correspondientes a 2004 señalaban que los municipios de Bilbao, Barakaldo, Basauri, Amorebieta, Erandio, Mondragón, Rentería, Beasain, Lezo, Durango, Zierbena, Alonsotegi y Portugalete no alcanzan los estándares de calidad del aire exigidos por la UE. El tráfico de coches es, en todos los casos, el principal causante de la contaminación. Desde el punto de vista de la incidencia en la salud, es importante tener en cuenta que el tráfico tiene una incidencia directa en la exposición humana hacia la contaminación atmosférica, debido a que los contaminantes emitidos por los tubos de escape se encuentran muy próximos a las personas, cerca de sus aparatos respiratorios.

En el horizonte de 2020 asumido por la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible, el tema de la calidad del aire en los pueblos y ciudades de Euskadi va a ser un tema crucial. El binomio calidad del aire-salud va a ser valorado cada vez más como un componente fundamental de las condiciones de vida de las personas. Ante la progresiva colisión de derechos que se está produciendo en los espacios urbanos

entre la libertad de utilizar el vehículo privado y el derecho a la salud de las personas, es necesario abrir un debate social. No se puede seguir mirando hacia otro lado, como si el dominio por parte de los coches del espacio público fuese algo inevitable. No estamos frente a una fuerza de la naturaleza ante la que nada se puede hacer, sino ante la expresión de una determinada asignación de derechos sociales y, en consecuencia, de decisiones políticas.

El derecho a la salud, en especial la de los niños y las personas mayores, está por encima del derecho de los conductores a utilizar su coche cómo, cuando y donde quieren. Modificar los comportamientos, las preferencias, las inercias de cuarenta años de políticas públicas sesgadas a favor del coche privado no va a ser fácil. Salta a la vista que la mayoría de los alcaldes tienen miedo a ponerle ese cascabel al gato. Es de esperar que la sociedad sea cada vez más exigente hacia nuestros responsables políticos, demandando una más adecuada asignación de derechos sociales. Más salud para las personas, menos coches en las calles.

Antxon Olabe es consultor ambiental.