

# Murcia está lejos de cumplir el límite de contaminación que exigirá la UE en 2030

Ecologistas en Acción sitúa la capital regional entre las cinco ciudades con más NO<sub>2</sub> y Cartagena entre las que ni siquiera disponen de estaciones orientadas al tráfico

ALFONSO TORICES

MADRID. Las principales ciudades españolas están aún lejos de ser capaces de cumplir con los máximos de contaminación atmosférica que la Unión Europea les va a exigir en solo cuatro años, en 2030. Es la principal conclusión del estudio realizado por Ecologistas en Acción en las 18 mayores urbes del país y en el que pone la lupa en la calidad del aire que respiran sus doce millones

de vecinos, que son la cuarta parte de toda la población española.

Los expertos de la organización analizan la concentración en la atmósfera de cada ciudad de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), el principal tóxico que lanza al aire los tubos de escape de los vehículos, un gas que daña los pulmones y reduce la resistencia del organismo a las infecciones y al que la Agencia Europea de Medio Ambiente considera responsable de la muerte prematura de 4.100 españoles cada año. El trabajo está elaborado con cifras oficiales, pues utilizan los datos recogidos en 2025 por las estaciones de control de la calidad del aire ubicadas en el centro de estas grandes poblaciones.

El único dato positivo es que en 2025 ninguna urbe española

rebasó el actual tope legal de concentración de NO<sub>2</sub>, fijado en un máximo de 40 microgramos de este gas tóxico por metro cúbico de aire. Esto es algo que ocurre ya desde hace cuatro años, desde 2022, y que no debe provocar demasiada satisfacción porque las tasas actuales son tan permisivas y obsoletas con la polución atmosférica que cuadruplican los máximos recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y duplican los nuevos topes que la UE exigirá desde 2030 (20 microgramos). La rebaja de los últimos cuatro años, según los autores del trabajo, no se debe tanto a medidas para reducir el tráfico en las ciudades como a la paulatina renovación del parque de vehículos y a la reducción de la flota más contaminante, la de los diésel.

El resto de conclusiones son negativas. Ninguna de las 18 ciudades cumple con los nuevos límites al NO<sub>2</sub> que en breve serán el máximo legal en Europa. En especial, hay cinco capitales que el año pasado superaron con creces los 20 microgramos de dióxido de nitrógeno que fijarán el tope en 2030. alguna de las estaciones de medición ubicadas en su núcleo urbano marcó de media anual una concentración de 30 microgramos. Oscilaron entre los 32 microgramos de Madrid y los 29 de Murcia, con Má-

laga en segundo lugar (31 microgramos), Granada tercera (30) y Barcelona cuarta (29).

El grupo intermedio de contaminación urbana por dióxido de nitrógeno lo conforman siete ciudades, encabezadas por Pamplona, con 27 microgramos, seguida de Valencia (26), Sevilla, Bilbao y Vigo (25) y lo completan Oviedo (24) y La Coruña (23). El bloque de urbes con menores concentraciones de NO<sub>2</sub> lo cierran Santa Cruz de Tenerife y Valladolid, que solo superan por décimas los 20 microgramos, e incluye Palma y Córdoba (22) y Zaragoza y Burgos (21).

## Zonas de bajas emisiones

Ecologistas en Acción advierte, además, que posiblemente las tasas reales de tóxicos en el aire de nuestras ciudades son peores de lo que refleja su informe. Creen que las grandes diferencias entre estaciones de medición de ciudades con poblaciones similares como Málaga, Sevilla o Zaragoza (las más grandes) y Granada, Palma o Valladolid (intermedias) «obedece a la deficiente ubicación de muchas estaciones supuestamente orientadas al tráfico, que no están emplazadas en puntos críticos de contaminación como pide la nueva normativa europea». Es más, piensan que este déficit provoca que las mediciones de las ciudades con niveles de NO<sub>2</sub> más bajos, o de otras urbes medias como Alicante, Cartagena, Elche y Las Palmas que, aseguran, ni siquiera disponen de estaciones orientadas al tráfico, «no son representativas de la calidad del aire que respira buena parte de sus habitantes».

Los expertos defienden que el incumplimiento general de los nuevos límites europeos obliga a reducir la presencia de automóviles en las áreas urbanas con la implantación de zonas de bajas emisiones eficaces y de protocolos frente a episodios de mala calidad del aire. Recuerdan que, vencido hace tres años el plazo para que los 150 municipios de más de 50.000 habitantes establecieran zonas de bajas emisiones, la mayoría no han cumplido estas obligaciones legales y, además, consideran «inoperantes» las hasta ahora aprobadas.

## Un problema vinculado al tráfico de vehículos

En Murcia, el Ayuntamiento se encomienda a la próxima apertura del Arco Noroeste y el Arco Norte como solución a los problemas derivados del importante volumen de vehículos que atraviesan cada día la Ronda Norte y el nudo de Espinardo, que absorben gran parte del tráfico urbano e interurbano del municipio. «Es la proximidad a estas vías de la estación de San Basilio lo que produce esos índices, pero siguen estando por debajo de lo que dice la actual normativa europea», apuntan fuentes municipales.

En Cartagena, según el Consistorio, disponen a día de hoy de cuatro estaciones principales, instaladas por la Comunidad, para medir la calidad del aire y 17 sensores municipales distribuidos por toda la ciudad, en la zona de bajas emisiones y sus áreas aledañas.



Motos, coches de gran cilindrada y buses circulan por la céntrica Gran Vía de Murcia. JAVIER CARRIÓN / AGM

## Medio Ambiente reunirá a su Consejo Asesor tras 14 meses

JOSÉ ALBERTO GONZÁLEZ

MURCIA. El Pleno del Consejo Asesor Regional de Medio Ambiente (Carma) «se reunirá, como mínimo, una vez al trimestre y siempre que deba dictaminar sobre asuntos de su competencia». Así lo fijó el decreto aprobado en abril de 1994 por la Comunidad Autó-

noma, durante la presidencia de la socialista María Antonia Martínez. Dos décadas después, en el recién acabado 2025, el Gobierno regional, del PP, no convocó ni una sola vez este órgano.

El último encuentro fue en noviembre de 2024. Y la situación ha levantado críticas de colectivos y entidades que integran el

Consejo, donde hay representación administrativa, social, científica, económica y asociativa.

LA VERDAD preguntó el lunes en la Consejería que dirige Juan María Vázquez por esta situación. Y, ayer, fuentes de este departamento anunciaron que habrá un encuentro este mismo mes. «Las reuniones se fijan cuando hay asuntos para dar contenido al orden del día. De hecho, se va a celebrar una reunión este mes de enero, una vez que se está en proceso de cerrar distintos temas», señalaron.

«Es una falta de respeto institucional y un incumplimiento de la norma que no se haya convocado el Consejo en todo un año, habiendo además tantos asuntos de crucial importancia que debatir», afirmó Rubén Vives, portavoz de Ecologistas en Acción. Citó cuestiones como el Plan de Gestión de Carrascoy y el Valle, el proyecto de ampliación de Ajauque y Rambla Salada, los 50 planes de fauna amenazada pendientes de aprobar, el cumplimiento de la ley del Mar Menor y la ordenación de las plantas de biogás.

«La inexistencia de reuniones es un síntoma del retroceso participativo que quiere este gobierno», indicaron fuentes de CC OO. Carmen del Baño, vicesecretaria general de UGT, exigió medidas ante la polución, mejorar el transporte público y atajar el déficit estructural de personal en la Consejería. Y Antonio Vidal, vocal de Medio Ambiente de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Cartagena y Comarca, lamentó «el poco interés de la Consejería por fomentar la participación ciudadana y dar voz a la sociedad civil».