

EL PAÍS

ARCHIVO

EDICIÓN
IMPRESA

MIÉRCOLES, 9 de marzo de 2011

La contaminación de los diésel reduce ocho meses la esperanza de vida

Barcelona, entre las ciudades europeas más afectadas por las partículas PM 2,5

ELENA G. SEVILLANO / FERRAN BALSELLS | 9 MAR 2011

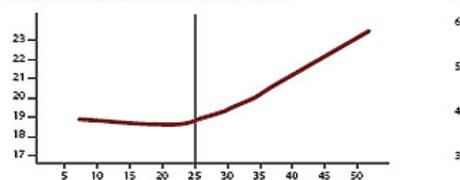
Contaminantes de menos de 2,5 microm

Este tipo de partículas (PM 2,5) están asociadas al gasóleo de auto

INCIDENCIA DE LA CONCENTRACIÓN DE PARTÍCULAS PM 2,5

La tasa de mortalidad aumenta de forma considerable a partir de una

ENFERMEDADES DEL SISTEMA CIRCULATORIO



La esperanza de vida en las ciudades europeas aumentaría hasta 22 meses y se ahorrarían 31.500 millones de euros en gasto sanitario si la Unión Europea endureciera el control sobre la contaminación de las llamadas partículas finas, las PM2,5, generadas en gran parte por las emisiones de los coches diésel. Así lo afirma un estudio europeo financiado por la Comisión Europea en el que han participado 60

científicos de 12 países que durante tres años han estudiado la calidad del aire de 25 ciudades europeas y los efectos de la contaminación sobre la salud. Las conclusiones, que previsiblemente servirán para que la Comisión legisle contra este tipo de partículas, desvela que Barcelona, Sevilla y Valencia se hallan entre las ciudades analizadas con peores resultados -los científicos no recabaron datos de Madrid-

Más de la mitad de la población vive a 150 metros de vías muy transitadas

Respirar mucha polución explica entre el 15% y el 30% del asma

El estudio, dado a conocer la semana pasada, estima el beneficio potencial para las ciudades si redujeran sus niveles de partículas PM2,5 a los parámetros que recomienda la Organización Mundial de la Salud (OMS): 10 microgramos por metro cúbico de media anual. Para hacerse una idea de lo lejano que es actualmente ese objetivo, de las 25 ciudades estudiadas solo Estocolmo está por debajo de este límite (9,4). Barcelona, la más contaminada de las ciudades españolas, registra 27 microgramos de media anual. Los datos se explican por tratarse de una ciudad que concentra una de las mayores densidades de vehículos por kilómetro cuadrado (unos 6.100 frente a los 1.300 de Londres). El 56% del parque de vehículos barcelonés, además, utiliza motores diésel. Estos generan hasta seis veces más partículas que los de gasolina.

Los investigadores calculan mediante modelos estadísticos que los habitantes de una ciudad como Bucarest podrían ganar hasta 22 meses de esperanza de vida si los niveles de PM2,5 se ajustaran a lo que recomienda la OMS. En España, reducir la contaminación supondría una mejora de la esperanza de vida de entre 13,7 meses (Barcelona) y 2,2 (Málaga). En Sevilla, Valencia y Granada, la mejora oscilaría entre los 9 y 10 meses, mientras que los bilbaínos podrían vivir 4,9 meses más. Los científicos midieron la presencia de PM2,5 en estas ciudades entre 2004 y 2006, según el protocolo que siguieron todos los países participantes.

"Para las partículas PM2,5 no hay nivel de protección, es decir, que por más que se baje

siempre hay impacto negativo para la salud", explica Xavier Querol, profesor e investigador del CSIC, que ha formado parte del comité asesor científico del estudio. La normativa europea establece que los países miembros deben hacer todo lo posible para reducir esos niveles mediante medidas que no les supongan un coste excesivo. Sin embargo, sí establece un límite que debe cumplirse antes de 2015: menos de 25 microgramos por metro cúbico de media anual, más del doble del máximo a partir del cual la OMS asegura que hay afectación para la salud. Un máximo muy cuestionado por los especialistas en salud y calidad del aire europeos, que lo consideran demasiado permisivo.

La directiva 2008/50 prevé que los países miembro se reúnan en 2013 para revisar el límite a partir de los datos científicos más recientes. "Este estudio es el más sólido para hacerlo", asegura Querol. "Su ventaja es que cuenta con los expertos número uno de Europa y que se ha utilizado la misma metodología para todas las ciudades, lo que permite que sean comparables", añade.

Los investigadores del proyecto Aphekom han estudiado también el efecto que tiene sobre las enfermedades crónicas el hecho de vivir cerca de calles o carreteras con mucho tráfico de vehículos. Se centraron en 10 ciudades, entre ellas Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla y Granada. Para empezar, detectaron que más de la mitad de la población de estos núcleos urbanos vive a menos de 150 metros de vías por las que circulan un mínimo de 10.000 vehículos al día, algo que podría explicar entre un 15% y un 30% de los nuevos casos de asma entre menores de 17 años y de una proporción semejante de enfermedades coronarias y respiratorias en los mayores de 65 años.

El coste económico asociado a estas afecciones es de 300 millones anuales, según Aphekom. El estudio insiste en la importancia de las políticas que limiten el uso de contaminantes: la normativa que la UE aplicó a partir de 1993 para reducir la presencia de azufre en los combustibles que emplean los vehículos ha evitado 2.200 muertes prematuras y ahorrado unos 192 millones de euros, calculan los investigadores.

El proyecto ha estimado también el dinero que se ahorrarían los países miembro si la contaminación se redujera a los límites que marca la OMS. Serían aproximadamente 31.500 millones de euros, monto que incluye el coste de la atención sanitaria, el absentismo laboral y costes "intangibles", como la calidad de vida, asegura el trabajo.

Otros estudios recientes de investigadores españoles, con datos de Madrid, relacionan la contaminación por PM2,5 con la mortalidad por enfermedades del sistema circulatorio. Los autores, de tres hospitales españoles y el Instituto de Salud Carlos III, concluyeron que se producen más muertes por infartos, cardiopatías isquémicas e ictus cuando la polución es más alta.

