

Contaminación del aire

Los óxidos de nitrógeno (NOx) son los contaminantes más graves que afectan a las ciudades europeas, tal como se indica en el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) del año 2013. Graves porque las altas concentraciones de NOx están produciendo graves afecciones a la salud de las personas: alteración del sistema inmunológico, insuficiencia respiratoria e incluso problemas cerebrales. No es entonces de extrañar el fuerte incremento de las alergias en los últimos años.

En Madrid por ejemplo se han rebasado en los últimos años los umbrales establecidos tanto por la Unión Europea como por la Organización Mundial de la Salud, de manera que los NOx son el problema más grave de la contaminación del aire en Madrid. Como consecuencia, la ciudad de Madrid se expone a sanciones europeas por superar los umbrales marcados.

El citado informe de la AEMA es contundente sobre las fuentes de los NOx en las ciudades: el tráfico rodado y, especialmente, los motores diésel. Además, los NOx reaccionan con otras sustancias atmosféricas y generan el temido ozono troposférico (O3), un gas que afecta a las vías respiratorias. Basta recordar que de vez en cuando se alcanzan altos niveles de concentración de O3 que hace que se disparen los avisos a la población en Madrid que vemos en los carteles de las vías de circulación. Pero además, los coches diésel son los principales emisores de otros contaminantes extremadamente nocivos: los aerosoles o micropartículas. Especialmente, las de menos de 2,5 micras tienen un alto poder de penetración en el cuerpo humano causando por ejemplo graves trastornos cerebrales. Se registran altas concentraciones de aerosoles en Madrid si bien todavía no se superan los umbrales establecidos.

En los últimos años, apenas ha trascendido a la opinión pública española la gravedad de estos contaminantes de NOx. Resulta curioso que Europa haya sido tan beligerante contra el CO2, encabezando la lucha mundial contra el cambio climático, y se haya pasado de los NOx. El escándalo de Volkswagen es esclarecedor. Los motores diésel estaban trucados para que no se detectaran sus altas emisiones de NOx. Surgen muchas preguntas. ¿Por qué fue en EE.UU. y no en Europa donde se destapó el escándalo de Volkswagen? ¿Por qué los coches diésel son mayoritarios en Europa y escasos en el resto del mundo? ¿Tiene algo que ver que la tecnología diésel sea europea?. ¿Tiene algo que ver el hecho de que Europa no tiene petróleo y que el diésel sea un subproducto de la destilación del petróleo, de inferior calidad a la gasolina y, sobre todo, más barato?.

Pero ahora pensemos en las soluciones. ¿Qué podemos hacer para disminuir el riesgo y para actuar en situaciones de emergencia por alta contaminación?. Parece lógico aplicar dos principios medioambientales básicos: quien contamina paga y reducir la

contaminación actuando sobre las fuentes. Para reducir el riesgo hay que reducir las emisiones de NOx. Desincentivar mediante impuestos la venta de coches diésel altamente contaminantes, establecer controles de emisiones de NOx en las ITV, incorporar mecanismos en los coches diésel que reduzcan sus emisiones perniciosas, revisar la legislación de emisión de gases y los umbrales permitidos, subir el precio del diésel o, como ya se hace en Madrid, subir el precio de aparcamiento a los coches diésel. Y para actuar cuando en grandes ciudades se alcancen altos niveles de NOx parece lógico actuar sobre quién más contamina y evitar que los coches más contaminantes circulen esos días. Poner en práctica otras medidas como que sólo circulen los coches con matrícula par, o impar, es una medida menos eficaz y más injusta ya que no actúa sobre quien más contamina.

http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/en/