

# Las partículas más pequeñas, bajo vigilancia

Las PM<sub>2,5</sub>, señaladas por estudios científicos como la fracción de partículas respirables más nocivas para la salud, son el objetivo principal de la nueva Directiva Europea de Calidad del Aire.



Los esfuerzos en la lucha contra la contaminación se concentran en un objetivo: reducir sus efectos sobre la salud. Por eso, la nueva Directiva Europea sobre Calidad del Aire, se propone vigilar un nuevo parámetro: las PM<sub>2,5</sub>, las partículas más pequeñas. Son partículas que se originan en las combustiones de los motores de los coches e industriales, contienen hollín y otros derivados de las emisiones de esos combustibles. Son respirables en un ciento por ciento y por ello se alojan en bronquios, bronquiolos y alvéolos. Es una novedad importante porque hasta ahora habían quedado fuera de la legislación comunitaria y resultan muy perjudiciales para la salud. Se habían integrado con anterioridad en un conjunto de partículas mayores, las PM<sub>10</sub>. De hecho, estudios de la OMS avalan que es la fracción de partículas que más afecta a la

salud y la Comisión señala que la exposición actual a estas partículas reduce en nueve meses la esperanza media de vida en la Unión Europea. Por tanto los esfuerzos se dirigen claramente contra estas PM<sub>2,5</sub> y la Comisión plantea reducirlas en todos los estados miembros en un 20 por ciento para el año 2020. En CONAMA 8, el grupo de trabajo sobre "Contaminación Atmosférica" (GT-24) analizó la Directiva Europea de Calidad del Aire y el proyecto de Ley de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera en elaboración por el Ministerio de Medio Ambiente y previsto para su aprobación por el Parlamento en 2007. Ambas iniciativas son el siguiente paso en el intento de alcanzar una mejor calidad del aire en España.

Por otra parte, este grupo de trabajo hizo suyas las conclusiones del V Seminario de Calidad de

Aire organizado por el Ministerio de Medio Ambiente unos meses antes. Santiago Jiménez Beltrán, como representante del Ministerio, abrió las exposiciones del grupo de trabajo con una serie de reflexiones sobre la nueva Directiva Europea sobre Calidad del Aire. Según detalló, esta normativa prevé afrontar "la contaminación atmosférica desde una visión integradora de las diferentes políticas sectoriales, como la energética, la de transporte, la de agricultura y los fondos estructurales. Es importante destacar que simplifica y mejora la legislación existente y que fomenta aquellas iniciativas que contribuyan a la conservación del ambiente atmosférico, adquiriendo una serie de compromisos por parte no sólo de los poderes públicos, sino de la sociedad en su conjunto". En su opinión, si se cumple la Directiva de Techos Nacionales de Emisión prevista se reducirá el CO<sub>2</sub> y el aire estará más limpio, "pero hay que seguir con la identificación de nuevas medidas sobre las emisiones de vehículos, pequeñas instalaciones de combustión, de buques...".

La Ley de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, que está previsto que entre en vigor este año, responde a varias necesidades. Por una parte, sustituir la vigente Ley de Protección del Ambiente Atmosférico, de 1972, que se ha quedado desfasada, además de sistematizar y codificar la normativa en vigor evitando la dispersión y fragmentación actual. "Es imprescindible adecuar la capacidad de acción a los retos de la contaminación atmosférica", remarcó Jiménez-Beltrán, "el enfoque de esta Ley es abordar los retos que plantea la contaminación atmosférica sobre la base de la corresponsabilidad, lo que equivale a impulsar la cooperación entre las distintas administraciones y la coherencia entre políticas sectoriales, además de involucrar a la sociedad civil". La Ley abarca las diferentes causas contaminantes y sus fuentes, junto con los problemas de salud, ambientales y materiales. Para ello, prevé un esquema de acción que conjuga varios instrumentos para cubrir los diversos aspectos del problema, como la evaluación y gestión de la calidad del aire; el control y la vigilancia

## V Seminario de Calidad el Aire en España. El compromiso de los técnicos

A pesar de los avances que han tenido lugar en los últimos 20 años, la contaminación del aire continúa siendo motivo de preocupación en nuestro país y en el resto de Europa. Para poder mejorar la calidad del aire que respiramos resulta muy importante un marco jurídico adecuado, pero tampoco es suficiente. Los distintos profesionales a todos los niveles, administraciones, entidades privadas, centros de investigación u ONG también deben trabajar conjuntamente. Un mes antes de CONAMA 8 tuvo lugar en Santander el V Seminario de Calidad del Aire en España. Los siete grupos de trabajo en los que estuvo dividido el seminario se refirieron a la calidad del aire y la salud; el control de emisiones atmosféricas: métodos de medición y legislación; control y garantía de calidad en las redes de vigilancia; inventario de emisiones; modelización; optimización de redes, campañas experimentales e interpretación de datos y planes y programas de mejora de calidad del aire. Los técnicos asistentes reclamaron el dotar a los organismos implicados con los recursos humanos debidamente cualificados y materiales necesarios, dadas las cada vez mayores obligaciones derivadas de la nueva legis-

lación. Asimismo, se insistió en la necesidad de reforzar la colaboración entre los responsables de las redes y los epidemiólogos que estudian los efectos sobre la salud y en la necesidad de desarrollar una legislación sobre calidad de aire en ambientes interiores. En cuanto al control de emisiones, se reivindicó el establecer métodos de referencia homogéneos para la determinación de contaminantes en las distintas comunidades autónomas, así como mejor información en el caso de los inventarios y una mayor coordinación entre las distintas administraciones. La demanda de unos criterios comunes de validación de datos, la potenciación de modelos de predicción en España o la revisión de la distribución de estaciones y el diseño zonal además de la necesaria unificación de criterios de manejo y agregación de datos son algunas de las conclusiones de este V Seminario. Por último, una de las asignaturas pendientes es la necesidad de realizar planes y programas de mejora en la calidad del aire, donde es fundamental la intervención del resto de las administraciones públicas relacionadas como Industria, Agricultura, Fomento, Ciencia y Tecnología, Sanidad e incluso Educación.





de las emisiones; el fomento de la protección de la atmósfera; la promoción de la participación pública; la inspección, vigilancia y seguimiento y un régimen sancionador.

En innumerables ocasiones, tanto en ésta como en anteriores ediciones de CONAMA se ha hablado, entre otros muchos aspectos relativos a la contaminación atmosférica, del impacto ambiental del modelo de vida y ciudad actuales. Miguel Ángel Costoya Rivera, de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia expuso en su intervención algunos indicadores de la sociedad actual y su relación con todos los factores medioambientales, incluida la contaminación atmosférica.

La primera evidencia para Costoya es que "en España, los niveles de contaminación no disminuyen como se esperaba". El origen de esta situación está en muchas causas, algunas de tipo sociológico, que tienden a no relacionarse con la calidad del aire que respiramos, pero que, sin embargo, están influyendo de forma directa o indirecta en la atmósfera. Costoya fijó su atención en nueve aspectos sociales, tomados como indicado-

res: La evolución y la composición de la población española en los últimos años, es uno. Otro indicador directamente relacionado son las cifras de ventas de vehículos "que han alcanzado máximos estos últimos años. Es verdad que la renovación del parque móvil es buena. Pero si comparamos el número de turismos en circulación a fecha 31 de diciembre de 2004, 19.541.918, con el de hogares, 14.187.169, nos da una idea del uso que el vehículo particular tiene en España. Además existe una tendencia exagerada al predominio del combustible gasóleo y el aumento de ventas de vehículos diésel no tiene comparación en toda Europa. Así mismo, el aumento de "todoterrenos" en grandes áreas urbanas, es casi único en el mundo". El consumo de energía tiende a ser entre un cuatro por ciento y un seis por ciento más cada año, y además las necesidades en verano se igualan a las de invierno, incluso se superan en muchos días, por los aires acondicionados. El uso de servicios, fuera del horario comercial habitual, hace que las ciudades permanezcan iluminadas y con servicios de señales luminosas prácticamente durante todas las horas nocturnas. El turismo es otra actividad que ha cambiado profundamente. "Al haberse democratizado y estar al alcance de más gente", argumentó Miguel Ángel Costoya, "se ha incrementado tanto la cifra de vuelos al exterior en fechas señaladas, como el uso de este medio de transporte para turismo interior por la falta de tiempo. Lo que provoca además que se produzca una mayor masificación en algunas zonas. Y por otra parte, el uso masivo de vehículos privados para desplazamientos interiores es tal, que ya se ve como normal las retenciones de muchas horas en las carreteras".

El automóvil es omnipresente porque han aumentado los desplazamientos de rutina de forma considerable, dado que se vive lejos del lugar de trabajo. Paralelamente, el uso de grandes áreas comerciales, ubicadas en las afueras de las poblaciones, para la realización de compras se está generalizado, así como la tendencia a visitar esas áreas como una costumbre nueva de ocio, "por lo que las masas de coches entrando y saliendo de las ciudades a las horas punta y las colas ante los centros comerciales, es lo normal". La conclusión es que, un verdadero control de la contaminación no será posible sin cambiar las tendencias de consumo, de movimientos demográficos y de costumbres de la nueva sociedad española.

*Esta información ha sido elaborada a partir del grupo de trabajo sobre "Contaminación atmosférica" (GT-24).*