

ARCHIVED: DECLARACIÓN DE LA AMM SOBRE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE DEBIDO A LAS EMISIONES DE VEHÍCULOS

*Adoptada por la 65ª Asamblea General de la AMM, Durban, Sudáfrica, octubre 2014
y cancelada y archivada por la 75ª Asamblea General de la AMM, Helsinki, Finlandia, octubre 2024*

Introducción

Existen muchas maneras de disminuir el volumen de las emisiones peligrosas. Como promover menos viajes en las carreteras, transporte activo para las personas que hacen traslados cortos, usar el transporte público masivo en lugar de los vehículos individuales y fuentes energéticas alternativas para los vehículos, incluidas las tecnologías eléctricas e híbridas. Cuando el uso de vehículos es esencial se deben utilizar medios para reducir las emisiones peligrosas.

Los médicos en el mundo son conscientes de la contaminación del aire que tiene un impacto en la calidad de vida para millones de personas en el mundo y produce una gran carga de enfermedades, como también pérdida económica y mayores costos para los sistemas de salud. Según información de la OMS, en 2012 la contaminación atmosférica al aire libre causó 3 millones 700 mil muertes al año, lo que representa 6,7% del total de muertes (OMS, 2014).

Especialmente las partículas del diesel se ha probado que son cancerígenas (IARC, 07/2012) y también que tienen muchos otros efectos tóxicos, en especial para los sistemas cardiovascular (Brook et al., 2010) y respiratorio (ERS, 2010). Además, en el contexto del calentamiento global, las partículas junto al metano son la segunda substancia más importante de efecto invernadero después del CO₂ (Kerr, 2013).

A pesar de que los nuevos vehículos tienen que cumplir con normas de emisión más estrictas que también toman en cuenta las partículas ultra finas más dañinas, la flota de vehículos en circulación con una alta contaminación, incluidos los vehículos todoterreno, maquinaria de construcción y barcos, seguirán contaminando por muchos más años.

Antecedentes

En muchas ciudades muy pobladas del mundo, las concentraciones de polvo fino que se miden en el aire, como los aerosoles, es hasta 50 veces más alto que lo recomendado por la OMS. Un alto volumen de transporte, la energía generada por el carbón y la contaminación de la maquinaria de construcción son algunos factores que contribuyen. Las personas que viven y trabajan cerca de las calles principales (con una alta densidad de volumen de tráfico) son las más afectadas por la contaminación.

Para paliar los riesgos para la salud mencionados con anterioridad existe en el mercado una variedad de sistemas de filtros muy eficaces y confiables (Best available Technology (BAT) filters). Son aplicables a todos los motores de combustión interna y disminuyen incluso las partículas ultra finas más dañinas en un factor superior a cien.

En cuanto haya más de 90% de los vehículos pesados, nuevos y actualizados, cumplan con esta norma, los problemas de salud debido a las emisiones del tráfico pesado disminuirán mucho y no será posible o necesario tener normas de emisión más estrictas, debido a la casi total eliminación de estos contaminantes.

En una variedad de países de diferentes continentes y con diversas condiciones los programas de equipamiento han sido exitosos. El grupo de trabajo de la ONU sobre Prevención de Contaminación y Energía,

DECLARACION DE LA AMM SOBRE LA PREVENCION DE LA CONTAMINACION DEL AIRE DEB

en Ginebra, acaba de proponer una norma técnica para la regulación en sus Estados miembros que será aplicable en todo el mundo.

La AMM apoya estos esfuerzos y pide a los que elaboran políticas en todos los países, en especial en las zonas urbanas, que introduzcan restricciones de acceso para los vehículos sin filtros o proporcionar ayuda financiera para el equipamiento de los vehículos en circulación.

Recomendaciones

Por lo tanto, la AMM recomienda que todas las AMNs insten a sus respectivos gobiernos a:

1. Introducir las normas BAT para todos los vehículos diesel nuevos (para ciudad y todoterrenos)
2. Incentivar el equipamiento de filtros BAT para todos los motores en uso.
3. Monitorear y limitar la concentración de partículas muy diminutas en el aire de zonas urbanas.
4. Realizar estudios epidemiológicos que detecten y diferencien los efectos para la salud de las partículas ultra finas.
5. Crear conciencia profesional y pública de la importancia de las partículas diesel y los métodos existentes para eliminarlas.
6. Contribuir a crear estrategias para proteger a las personas de las partículas en las cabinas de los aviones, los trenes, los hogares y el medioambiente. Estas estrategias deben incluir planes para desarrollar y aumentar el uso de sistemas de transporte público.

Abreviaturas:

EPA: Environmental Protection Agency (US)

ERS: European Respiratory Society

IARC: International Agency for Research of Cancer

BAT Standards: Emission standards for passenger cars, heavy-duty vehicles and off-road machinery, based on count of ultrafine particles rather than mass and aimed at the protection of human health from the most hazardous soot particles, the lung and even cell membrane penetrating ultra-fines.

Referencias:

- Brook, Robert D. et al. (2010): AHA Scientific Statement: Particulate Matter Air Pollution and Cardiovascular Disease. An Update to the Scientific Statement from the American Heart Association. Circulation 121: 2331-2378.
- ERS (2010): The ERS report on air pollution and public health. European Respiratory Society, Lausanne, Switzerland. ISBN: 978-1-84984-008-8
- IARC (2012): "IARC: Diesel Engine Exhaust Carcinogenic". Press Release No. 213. http://www.iarc.fr/en/media-centre/pr/2012/pdfs/pr213_E.pdf . (access: 14/02/14)
- Kerr, Richard R. (2013): "Soot is Warming the World Even More Than Thought". In: Science 339(6118), p. 382.
- WHO (2014): "Burden of disease from Ambient Air Pollution for 2012." http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/AAP_BoD_results_March2014.pdf?ua=1 (access: 26/08/14)