

La OMS concluye que el humo del diésel causa cáncer de pulmón

La agencia eleva tras 24 años la peligrosidad al nivel del amianto y la radiación solar ● Reclama a los Gobiernos que endurezcan los umbrales de emisiones

R. MÉNDEZ / E. G. SEVILLANO
Madrid

El humo de los motores diésel causa cáncer de pulmón y posiblemente de vejiga. Así lo concluyó ayer la Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer (IARC), el grupo de la Organización Mundial de la Salud (OMS) encargado de revisar qué partículas ocasionan esa enfermedad. El humo del gasóleo estaba desde 1988 considerado como posible carcinógeno (lo puso en el grupo 2A de la escala), pero ahora sube al primer escalón.

Desde entonces han proliferado los estudios, especialmente en trabajadores muy expuestos a las partículas microscópicas y a los óxidos de nitrógeno que se producen en la combustión del diésel. Ahora la IARC lo sube al nivel 1, el más alto en la escala, el de las sustancias que causan cáncer con seguridad. En ese nivel están el amianto, el benceno, el formaldehído o la radiación solar.

La IARC cita un estudio de febrero de 2011 sobre 12.315 trabajadores de ocho minas en Estados Unidos que revelaba relación entre respirar el humo de la combustión de gasóleo y el cáncer de pulmón. La principal firmante del es-



Un grupo de personas pasa junto a un automóvil que expulsa gran cantidad de humo. / NÉO GIAMBI

Siete de cada diez coches matriculados en España emplean gasóleo

Los expertos piden planes para renovar los vehículos y limitar el tráfico

tudio, Debra Silverman, responsable de epidemiología del Instituto Nacional del Cáncer de EE UU, explicó ayer por teléfono: "Los mineros usan equipo pesado que funciona con diésel. En las minas se alcanzan altas concentraciones de estas partículas al ser un espacio confinado". La IARC afirma que también hay "evidencia limitada" de que aumente el riesgo de cáncer de vejiga. Tras la evaluación de esta monografía, la gasolina se mantiene como probable carcinógeno, pero un nivel por debajo. La revisión científica se publicará el viernes en *The Lancet Oncology*.

Kurt Straif, responsable de las monografías de la IARC, afirmó en una nota: "Los principales estudios que nos llevaron a esta conclusión se realizaron en trabajadores muy expuestos. Sin embargo, sabemos por otros carcinógenos, como el radón, que los estudios iniciales que muestran riesgo en la población muy expuestafinalmente también en-

El Gobierno anunció el pasado marzo una revisión de la fiscalidad del automóvil que pretendía desincentivar en España la compra de motores diésel, pero el plan sigue parado por las dudas del Ministerio de Hacienda. Fue el secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos, quien dijo que para impulsar el uso de vehículos limpios —"no con finalidad recaudatoria"— el Gobierno preveía subir los impuestos de matricu-

lación y de circulación mediante nuevas tasas a la emisión de partículas y de NO_x, lo que afectará especialmente al parque móvil diésel.

Desde entonces, Medio Ambiente ha matizado que no volverá a hacer esos anuncios en público (tras el reproche interino de Hacienda). El ministro de Medio Ambiente, Miguel Arias Cañete, ha declarado en el Senado que si tiene que defender la fiscalidad verde lo ha-

rá en la Comisión Delegada para Asuntos Económicos. La semana pasada, Cañete si admitió que el mayor problema de contaminación de los vehículos son las partículas y los óxidos de nitrógeno, no el CO₂, que es lo que desde 2007 establece el impuesto de matriculación. El Gobierno del PSOE también amagó con reformar la fiscalidad del automóvil para penalizar los diésel, pero nunca salió adelante.

cuentran efectos en la población general". Silverman coincide: "El riesgo depende de la exposición. La gente muy expuesta tiene más, pero quien recibe menos dosis también, aunque en menor medida. Es un problema de salud pública que los Gobiernos deben abordar". El problema es que en este caso hay millones de personas expuestas al humo de los diésel. La IARC afirma que "la gente está expuesta no solo por el humo de los vehículos, sino también por el procedente de otros modos de transporte (barcos o trenes) y de plantas de generación eléctrica".

Según la IARC, a partir de ahora los Gobiernos tienen una evidencia sólida para considerar si endurecen los umbrales de emisión de los diésel. En España, siete de cada 10 coches que se matriculan son de gasóleo. Al emitir menos dióxido de carbono (CO₂) está bonificada su compra, además de que consumen menos. Sin embargo, emiten más partículas microscópicas y óxidos de nitróge-

no que los motores de gasolina. Por eso los diésel contaminan más.

Esteve Fernández, epidemiólogo del Instituto Catalán de Oncología (ICO) y que ha participado en monografías sobre los carcinógenos de tabaco y estrógenos para IARC, explica que las partículas que emite la combustión del gasóleo "penetran profundamente en el árbol bronquial, lo que produce lesiones directas sobre las células pulmonares con inflamación crónica". Sobre la IARC, añade: "El proceso de las monografías es muy serio. Se analiza la evidencia sobre animales de laboratorio y la epidemiología y entre 15 y 20 expertos revisan toda la literatura científica; al final se pone en común en un grupo de trabajo en una semana". Sobre el cambio en la clasificación del diésel, opina: "Es importante. Desde hace años hay estudios sobre el cáncer de pulmón y el diésel y la relación con el efecto sobre los pulmones".

Xavier Querol, profesor e in-

vestigador del CSIC, pide valentía para atajar el problema de los coches diésel: "Las ciudades españolas parecen tener miedo de aplicar medidas restrictivas. Es necesario un plan para renovar esos coches que no tienen filtros de partículas, aunque estemos en crisis. No son muchos; solo los antiguos, a los que habría que prohibir la entrada al centro".

El epidemiólogo Miquel Porta valora el cambio de calificación de la IARC: "Son procesos muy largos y muy conservadores. La IARC nunca peca de alarmismo ni de ir demasiado deprisa. Más bien peca de conservadurismo". En mayo de 2011, en uno de sus movimientos más sorprendentes, la IARC calificó el uso de los móviles como "posible carcinógeno" (2B), muy por debajo del diésel.

Investigadores españoles ya relacionaron en 2010 la contaminación de las partículas del gasóleo con el aumento de mortalidad por infartos, cardiopatías isquémicas e ictus.