

EDITORIALES

Liberalizar con cautela

Ampliar el horario comercial debe considerar la discrepancia y buscar soluciones dialogadas

Las intenciones del Gobierno de liberalizar los horarios de apertura de los establecimientos comerciales llevaron ayer al secretario de estado de Comercio, Jaime García-Legaz, a anunciar medidas legales que obligarían a las ciudades más turísticas y permitirían mantener abiertos más comercios durante más tiempo a lo largo del año. La iniciativa parte de la convicción de que la normativa vigente –de competencia autonómica– limita las posibilidades que ofrece la actividad comercial, especialmente en un país turístico. Hay razones para pensar que puede ser así. Pero sería aventurado suponer que el comercio minorista de venta al público se ve más constreñido que protegido por su regulación actual en las zonas urbanas. Es comprensible que el Gobierno quiera romper con la inercia de unos horarios tasados a la baja, y es verdad que ello contribuiría a satisfacer los deseos del consumidor. Pero el propósito del Gobierno se enfrenta a dos problemas ineludibles. Por un lado la pretensión de establecer una ‘legislación básica’ que comprometa a las comunidades autónomas y, a través de ellas, a las ciudades puede constituir un exceso en un ámbito tan alejado de los principios de solidaridad y cohesión que debe salvaguardar el Estado constitucional. Por el otro resulta cuando menos discutible suponer que un cambio normativo como el anunciado daría lugar a beneficios económicos, sociales o inmobiliarios sin que genere efectos adversos. La realidad que representan las ciudades que estarían obligadas a delimitar zonas con mayor afluencia de visitantes es muy diversa en cuanto a sus atractivos y a los hábitos de autóctonos y foráneos. La ampliación del horario comercial acarrea una mayor competitividad, pero también fenómenos de devaluación en cuanto a la calidad de la oferta y a la tasa de pervivencia de los negocios. Las medidas que el Gobierno trata de impulsar no deberían caer en el saco roto de una confrontación sobre competencias porque ello soslayaría su positiva aportación. Pero del mismo modo la Administración central ha de mostrarse atenta a las discrepancias que su iniciativa suscita porque las incertidumbres del consumo invitan a pensar que la virtud está en el medio, en la búsqueda de soluciones dialogadas que miren con sano escepticismo el afán prodigioso de los cambios legales.

El regreso del PRI

El triunfo del viejo Partido Revolucionario Institucional (PRI) en México devuelve a uno de los suyos, Enrique Peña Nieto, a la presidencia y es percibido como una especie de vuelta a la normalidad. Pero hay una unánime constatación: nada podrá ser como en los viejos tiempos, los del paternalismo ‘revolucionario’ que encubría un autoritarismo arcaizante incompatible con la complejidad social mexicana. Peña lo sabe, o parece saberlo, y no debería olvidar que ha sido elegido solo por algo más del 38% de los votantes, que en el Distrito Federal, la llave de la vida nacional, el candidato de la izquierda ha arrasado o que el Parlamento será mucho más plural e incontrolable. Tras doce años de gobierno conservador con el Partido de Acción Nacional, el PRI recupera un poder más fraccionado y distribuido que nunca y eso no es malo. El sistema constitucional es tan presidencial que el jefe del Estado es visto como poco menos que un rey absoluto, pero esa percepción debe morir con una elección que reparte juego y normaliza del todo la vida política mexicana tal y como parece desear una mayoría abrumadora.

IDEAL

DIARIO REGIONAL DE ANDALUCÍA

Director General: Diego Vargas García

Director: Eduardo Peralta de Ana

Subdirector: Félix L. Rivadulla

Mesa de redacción multimedia: Miguel Martín Romero (Culturas); Juan Jesús Hernández Hernández (Información); Quico Chirino (Granada); Javier Fuentesbro (Editor Granada y Fin de Semana); Justo Ruiz Barroso (Deportes); Rafael Lamelas (Editor multimedia); Ramón L. Pérez (Editor Gráfico)

Delegaciones: Ángel Iturbide Elizondo (Delegado Almería); José Luis Adán López (Delegado Jaén)

Directora de RRHH: María A. Cañete Comba
Director de Marketing: Pablo Madina Martínez
Director Técnico: Antonio C. Castillo Jiménez

Comercializadora de Medios
Director gerente: Jesús Torre Ramos

El diesel, cancerígeno

ANTONIO HÉRNÁNDEZ JEREZ
CATEDRÁTICO DE TOXICOLOGÍA DE LA UNIVERSIDAD DE GRANADA

La Administración debe actuar y tomar medidas preventivas. Es ella quien tiene capacidad y legitimidad para adoptarlas y proteger la salud de la población, especialmente, de los más vulnerables

Hace unos días, la Agencia Internacional de Investigación sobre el Cáncer, un organismo dependiente de la Organización Mundial de la Salud, ha elevado el humo de motores diesel a la categoría de ‘cancerígeno’ para humanos (nivel 1). Desde 1988 estaba considerado como ‘probablemente cancerígeno’ (nivel 2A), mientras que el humo de motores de gasolina sigue clasificado como ‘posiblemente cancerígeno’ (nivel 2B), es decir, dos peldaños por debajo, debido a la menor evidencia de cáncer. De forma análoga a lo que hacen las agencias de calificación con la deuda soberana de un país, o sus bancos, la reclasificación tiene repercusiones, en este caso por estar en juego la salud pública, de ahí que las administraciones competentes tengan la obligación (más moral que legal) de actuar en consecuencia.

Lo que ha llevado a la Agencia a dar ese paso ha sido el resultado de un estudio efectuado en mineros que presentaron una mayor incidencia de cáncer de pulmón por haber estado expuestos a elevadas concentraciones de humo de motores diesel. Sin embargo, la exposición de la población general a ese humo es bastante menor, fundamentalmente, por respirar el aire urbano mientras paseamos por la calle o nos dirigimos a trabajar (aquellos que aún disfrutamos de ese privilegio). La evidencia científica indica que el riesgo depende del nivel de exposición, por lo que concentraciones bajas también conllevan un riesgo de cáncer claramente inferior, pero no nulo. El elevado número de personas expuestas en las grandes ciudades (3,3 millones en Madrid) determina un riesgo nada despreciable.

El humo de los motores diesel es tóxico y perjudicial para la salud debido a los diversos contaminantes que contiene, entre ellos, óxidos de nitrógeno y partículas. Estas últimas son especialmente relevantes y las hay de varios tipos según su tamaño: partículas gruesas, finas y ultrafinas. Las gruesas nos resultan familiares, pues son las responsables del polvo negro (hollín) que se acumula sobre superficies cuando dejamos abiertas ventanas o puertas. Sin embargo, el mayor peligro para la salud proviene de las partículas finas y ultrafinas, microscópicas en ambos casos. Al respirarlas, las primeras pueden alcanzar los lugares más remotos de los pulmones (alveolos) y transportan otros contaminantes sobre su superficie, como metales e hidrocarburos aromáticos policíclicos. Estos son similares a los del humo del tabaco y principales responsables, aunque no los únicos, del cáncer de pulmón. Por su parte, las partículas ultrafinas son tan pequeñas que no solo llegan hasta las profundidades de los pulmones sino que atraviesan los propios alveolos y alcanzan la sangre, dañando los capilares y favoreciendo el desarrollo de arteriosclerosis, isquemia cardiaca, ictus, arritmias y trombosis. No es de extrañar, por tanto, que las personas con enferme-

dades crónicas respiratorias y cardiovasculares, además de los niños y ancianos, sean mucho más vulnerables a los efectos nocivos de esta contaminación. De hecho se ha comprobado que disminuyen la esperanza de vida de esos enfermos, es decir, se mueren meses o algún año antes de lo que les correspondería. En el caso de los niños interfiere con su maduración pulmonar y en los ancianos acelera el deterioro de la función respiratoria propio de la edad.

Queda claro por qué la Administración debe actuar y tomar medidas preventivas. Es ella quien tiene capacidad y legitimidad para adoptarlas y proteger la salud de la población, especialmente de los más vulnerables. Tiene herramientas para lograrlo, por ejemplo, rebajar los límites o concentraciones de esos contaminantes en el aire hasta niveles más seguros o menos perjudiciales, realizar controles más exhaustivos de la calidad del aire en las ciudades y promover mejoras técnicas en los vehículos para disminuir la liberación de partículas al aire. Así, los nuevos vehículos diesel disponen de filtros de partículas que, según sus responsables, consiguen eliminar hasta el 99% de ellas. Sin embargo, tal y como está la situación económica no va a ser fácil renovar el parque automovilístico, pues el 70% de los vehículos es diesel frente a algo más del 50% en

Europa o al 5% en EE.UU. Esta diferencia se debe al menor precio del diesel, al menor consumo por kilómetro y a su mejor fiscalidad por emitir menos CO₂. Al reducir las emisiones de gases con efecto invernadero contribuye menos al calentamiento global. Pero los coches no son los únicos emisores de estos contaminantes; también los vehículos de transporte, maquinaria industrial, plantas de generación eléctrica y las calderas de calefacción utilizan mayoritariamente gasoil como combustible y no todos disponen de filtros de partículas.

A efectos comparativos, en el año 2002 la Agencia del Cáncer incluyó al humo de tabaco ambiental dentro de la categoría 1 (es decir, ‘cancerígeno’ para humanos), lo que se tradujo años más tarde en la ley antitabaco que prohíbe fumar en espacios públicos cerrados con objeto de proteger a los fumadores pasivos. Estas medidas de prevención no son siempre bien comprendidas ni saludadas por todos, pues la relación dosis-respuesta y la extrapolación lineal de efectos probabilísticos a dosis bajas quedan reservadas a los expertos en la materia.

Pero la población debe saber que para desarrollar la enfermedad (cáncer de pulmón) no basta solo con respirar aire urbano contaminado, sino que interviene también otros factores de carácter genético, nutricional, estilos de vida, fisiopatológicos, etc. Por eso, no todos los que respiramos ese aire terminaremos desarrollando cáncer sino tan solo una pequeña fracción. La pregunta es: ¿Podemos saber ‘a priori’ si pertenecemos a ese ‘selecto grupo’? La respuesta es no, de ahí la necesidad de reducir la exposición mediante regulación legal preventiva que disminuya los márgenes de tolerancia.

