

VALLADOLID REBASA LOS NIVELES ADMISIBLES DE PARTÍCULAS, DIÓXIDO DE NITRÓGENO Y OZONO

Ecologistas en Acción demanda la redacción de un Plan de Mejora de la calidad del Aire adaptado a la normativa vigente, que reduzca el tráfico urbano y proteja la salud pública

La evaluación de los datos suministrados por las 12 estaciones de las redes de control de la contaminación atmosférica del Ayuntamiento de Valladolid, de la central térmica de Michelin y de Renault a lo largo del año 2009, suministrados a Ecologistas en Acción por el Ayuntamiento y la Junta, permite observar que durante el año pasado los niveles de partículas, dióxido de nitrógeno y ozono en general se han reducido respecto a los de 2008, manteniendo la tendencia descendente respecto a los años 2003 a 2006, muy malos para la calidad del aire.

Aun así, tomando como referencia los valores admisibles establecidos por la normativa española y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se obtiene que las 6 estaciones que durante 2009 han medido partículas de tamaño inferior a 10 micras (PM₁₀) superan las Guías sanitarias anual o diaria de la OMS, establecidas en 20 microgramos por metro cúbico (ug/m³) como media anual y 50 ug/m³ como media diaria que no debe superarse más de 3 días al año. Además, la estación de la Carretera de Madrid ha superado el valor límite diario legal para partículas PM₁₀, y la estación de La Rubia desborda el valor tolerado anual para este contaminante, establecido para el año 2009 en 24 ug/m³.

Respecto al dióxido de nitrógeno, la estación de la Rubia supera asimismo el valor tolerado anual para la protección de la salud humana, establecido en 42 microgramos por metro cúbico para el año 2009. Y las 5 estaciones que miden ozono han superado en un mínimo de 17 días y un máximo de 51 la Guía sanitaria establecida por la OMS, si bien todas se han situado por segundo año consecutivo por debajo del objetivo legal.

Estación	Zona	Contaminante	Límite 2009	Guía OMS	2006	2007	2008	2009
Arco de Ladrillo II	Centro	Partículas (anual)	24 ug/m ³	20 ug/m ³	42	34	24	20
Arco de Ladrillo II	Centro	Partículas (diario)	50 ug/m ³ (35)	50 ug/m ³ (3)	(91)	(29)	(3)	(7)
La Rubia	Sur	Partículas (anual)	24 ug/m ³	20 ug/m ³	35	29	30	25
La Rubia	Sur	Partículas (diario)	50 ug/m ³ (35)	50 ug/m ³ (3)	(43)	(21)	(22)	(15)
Vega Sicilia	Sur	Partículas (anual)	24 ug/m ³	20 ug/m ³	30	24	26	22
Vega Sicilia	Sur	Partículas (diario)	50 ug/m ³ (35)	50 ug/m ³ (3)	(29)	(22)	(20)	(8)
Puente Regueral	Centro	Partículas (anual)	24 ug/m ³	20 ug/m ³	35	---	23	21
Puente Regueral	Centro	Partículas (diario)	50 ug/m ³ (35)	50 ug/m ³ (3)	(26)	---	(4)	(6)
Carretera de Madrid	Sur	Partículas (diario)	50 ug/m ³ (35)	50 ug/m ³ (3)	(1)	(32)	(27)	(45)
Arca Real	Sur	Partículas (diario)	50 ug/m ³ (35)	50 ug/m ³ (3)	(8)	(7)	(2)	(20)
La Rubia	Sur	Dióxido de nitrógeno	42 ug/m ³	40 ug/m ³	47	46	45	43
Vega Sicilia	Sur	Ozono (diario)	---	100 ug/m ³	(34)	(36)	(34)	(36)
Puente Regueral	Centro	Ozono (diario)	---	100 ug/m ³	(60)	(42)	(44)	(51)
Cementerio	Norte	Ozono (diario)	---	100 ug/m ³	(49)	(33)	(29)	(47)
Paseo del Cauce	Norte	Ozono (diario)	---	100 ug/m ³	(48)	(34)	(49)	(22)
Fuente Berrocal	Norte	Ozono (diario)	---	100 ug/m ³	(71)	(74)	(78)	(17)

Entre paréntesis, número de superaciones diarias del umbral. En rojo, valores que superan el límite legal en cada año. En negrita, valores que superan la Guía de la OMS. Datos de partículas, sin descuentos por aporte natural ni factores de corrección

Ante este panorama, Ecologistas en Acción demanda la adopción del Plan de Mejora de la Calidad del Aire obligado por la legislación española cuando se superan los objetivos de calidad del aire a lo largo de un año por algún contaminante, como ha sucedido en las estaciones de La Rubia y Carretera de Madrid. Este Plan debe ser adoptado por la Junta de Castilla y León, con la colaboración de los Ayuntamientos de Laguna de Duero y Valladolid. Dado que la responsabilidad de la contaminación corresponde al uso masivo del automóvil, al margen de determinadas fuentes industriales, Ecologistas en Acción entiende que este Plan debe contener medidas efectivas de reducción de la velocidad y número de vehículos en circulación en la ciudad y su entorno, potenciando el transporte público, la bicicleta y el tránsito peatonal. Asimismo, debe evitar el desbordamiento de la ciudad más allá de las rondas de circunvalación existentes.