

Mals fums a la ciutat

La contaminació atmosfèrica per PM 10 i fums negres continua sent una amenaça per a la salut pública. Però si s'assoleixen petites reduccions dels nivells d'aquestes partícules, el benefici per als ciutadans estarà garantit. És la conclusió a què arriba l'estudi europeu APHEIS, realitzat a ciutats com Barcelona, València, París o Tel Aviv.

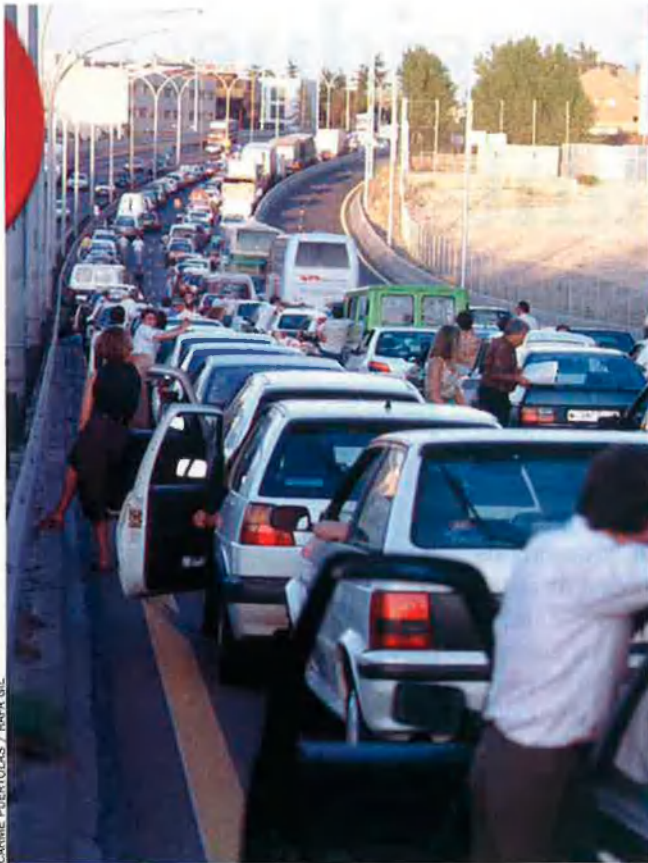
Cada any moren de manera prematura 5.547 persones en diverses ciutats europees a causa de la contaminació atmosfèrica que generen les partícules respirables (PM 10) i els fums negres. Segons l'"Estudi d'avaluació de l'impacte de la contaminació atmosfèrica en la salut", realitzat per APHEIS (Sistema d'Informació Europeu sobre la Contaminació Atmosfèrica i la Salut) a 26 ciutats europees, d'aquestes morts se'n podrien evitar un 15% només amb un petit esforç: reduir en només 5 g/m³ l'exposició a llarg termini a nivells de contaminació de PM 10 (pols, cendra, ciment, partícules metàl·liques, sutge, etc). APHEIS planteja reptes més ambiciosos. El primer és aconseguir que l'exposició a llarg termini a les PM 10 es redueixi en aquestes ciutats a 40 g/m³, el valor límit que ha establert la Comissió Europea per a tots els estats membres l'any 2005, una reducció que evitaria 2.653 morts prematures anuals. I si s'assolís un valor límit de només 20 g/m³, que ha establert la CE per a l'any 2010 a les mateixes ciutats, s'evitarien 11.855 morts prematures. Pel que fa als efectes dels fums negres (partícules sòlides fines, d'origen carbonós, que estan suspeses en l'aire i absorbeixen la llum), l'estudi s'ha realitzat a quinze ciutats, i els resultats demostren que es podrien prevenir 577 morts prematures cada any retallant l'exposició en 5 g/m³ a aquestes partícules a curt termini.

Un dels coordinadors de l'estudi APHEIS i metge epidemiòleg, Antoni Plasencia, destaca que aquests resultats mostren que "fins i tot petites i assolibles reduccions dels nivells de contaminació atmosfèrica, com és 5 g/m³, tenen un impacte molt beneficiós per a la salut pública, i, per tant, justifiquen les ac-

cions preventives a totes les ciutats, independentment dels seus nivells de contaminació". De fet, 5g/m³ són ben poca cosa a costat de la mitjana anual dels nivells de contaminació atmosfèrica, que van de 14 a 73 g/m³ per a les PM 10 i de 8 a 66 g/m³ per als fums negres. Barcelona i València es troben en la franja mitjana-alta d'aquests nivells.

A aquesta justificació hi hem d'afegir que, en el cas de la contaminació atmosfèrica per PM 10 i fums negres, no hi ha un llindar de contaminació per sota del qual no existeixi risc per a la salut, tot i que poden produir-se diferències de susceptibilitat entre grups de població. Per tant, el perill sempre és present. Tal com explica el doctor Antoni Plasencia, "els efectes a curt termini poden afectar persones que tenen patologies de base com ara l'asma, la bronquitis crònica o l'infart de miocardi, que en aquest cas s'agreugen. Però les persones sense trastorns previs no queden excloses del risc, poden patir una malaltia cardiovascular d'instauració sobtada. A llarg termini, alguns estudis epidemiològics detecten un increment del risc de patir càncer de pulmó i patologies cardiorespiratòries, tot i que aquest és un camp de recerca en ple desenvolupament". A banda dels evidents problemes de salut pública, el PM 10 i els fums negres produeixen altres efectes sobre el nostre entorn: disminueixen la visibilitat i provoquen la formació de núvols, interfereixen en la fotosíntesi dels vegetals i produeixen deteriorament dels materials de construcció i d'altres superfícies.

Les xifres obtingudes per APHEIS valen, com a mínim, una reflexió: la taxa de mortalitat per PM 10 o per fums negres quadruplica la taxa anual de mortalitat per sida, és 2,6 vegades superior a la taxa anual de mortalitat per leucèmia, 1,6 vegades superior a la taxa anual de mortalitat per suïcidi i 1,5 vegades superior a la taxa anual de mortalitat per accidents de trànsit. Per Antoni Plasencia, "aquestes xifres en realitat no són alarmants, però mostren que la contaminació atmosfèrica requereix tanta o més atenció que la que es dona a altres problemes de salut rellevants, com la sida o el càncer. Pel fet de ser viscuts com a importants per la població són objecte



de més consciència i mobilització social i política”.

En aquest sentit, destaca que la reducció de la contaminació atmosfèrica és un repte de la societat a llarg termini, ja que “els nivells de contaminació de cada ciutat són el resultat de les accions que s’apliquin per a limitar-los”. El trànsit de vehicles de motor per combustió és la principal font de contaminació a les grans ciutats, i, en menor grau, la combustió industrial i domèstica, l’erosió eòlica i els incendis. En APHEIS tenen molt clar quines són les primeres passes que cal fer per minimitzar els mals fums de qualsevol ciutat: “Millorar la qualitat de la informació científica, monitoritzar els efectes de la contaminació en la salut, informar i conscienciar la població i, sobretot, aplicar polítiques per oferir alternatives de transport que siguin sostenibles, i en algunes zones no urbanes limitar les emissions industrials.” Quan les polítiques de mobilitat sostenible siguin una realitat arreu, els habitants de la ciutat seran decisius, ells seran, en última instància, els qui decidiran si els surt a compte continuar posant en perill

la seva salut a canvi de fer un ús intensiu dels vehicles de gasolina o si estan disposats a revisar els seus hàbits de transport per millorar la qualitat de l’aire que respiren i la seva salut.

De fet, ciutats com Barcelona, València, Bilbao o Madrid hi aboquen molts esforços i han experimentat en les darreres dècades reduccions importants de la contaminació per partícules. Són dades esperançadores, perquè indiquen que l’impacte negatiu de la contaminació sobre la salut en aquestes ciutats també es va reduint. Si mantenen el ritme de reducció, podran assolir els nivells estàndard que ha fixat la Unió Europea per a l’any 2005. Però algunes ciutats participen en aquesta cursa amb desavantatges. Les regions del sud d’Europa tenen nivells de contaminació per partícules influïts per una climatologia més seca i per la pols provinent del Sàhara; per això és previsible que el ritme de reducció a llarg termini d’aquest tipus de contaminació sigui més lent que el dels països i ciutats del centre i el nord d’Europa.

Gemma Aguilera

Quan les polítiques de mobilitat sostenible siguin una realitat arreu, els habitants decidiran si els surt a compte continuar posant en perill la seva salut.

Autèntica epidèmia

L’any 1952 Europa va patir alguns episodis greus de morts i hospitalitzacions (Londres, Vall de la Meuse, etc.) provocades per increments sobtats dels nivells de contaminació atmosfèrica, sobretot per diòxid de sofre i partícules resultants de la combustió de calefaccions i de vehicles. Des d’aleshores, es van establir regulacions per substituir el carbó per gas i es van fixar quotes de reducció de les emissions dels vehicles. No s’han tornat a viure episodis com aquell, però encara som lluny d’assolir els nivells mínims de contaminació a les ciutats. G. A.