Jordi Sunyer: 'La contaminació atmosfèrica té més impacte en la salut que el tabac'



El coordinador del programa de Salut Infantil de l'Institut de Salut Global de Barcelona i professor de la Universitat Pompeu Fabra (UPF) Jordi Sunyer forma part dels 4.000 investigadors més citats del món. Sunyer s'ha especialitzat en els efectes que té la contaminació atmosfèrica, especialment derivada dels vehicles de combustió, sobre el nostre cos i alerta que incideix directament als aparells respiratori, cardiovascular i al desenvolupament cognitiu dels nadons.

Formar part d'una llista on hi ha només l'1% de científics més citats en una especialitat què suposa?
Significa que estàs entre els 4.000 científics que tenen més impacte en la ciència. Mesura quantes vegades t'han citat altres. Entre d'altres coses, et fa valorar encara més aquells que són el número u.

La teva recerca ha estat molt centrada en la contaminació i els seus efectes sobre el desenvolupament cognitiu dels nens. Serà un tema cabdal en el futur?
Aquí hi ha un dilema. Pensem que hi ha prou informació per actuar. Ja sabem molt i s'hauria d'estar resolent aquesta problemàtica, que té un impacte sobre la salut molt més gran del que s'assumia. Creiem que fins i tot podria tenir una dimensió superior a la que va tenir el tabac.

Mentre tinguem l'aire amb els nivells de partícules que tenim, hi haurà gent que pateix un infart de miocardi per culpa de la contaminació, o que té un càncer de pulmó. Però el coneixement no és complet, hi ha una sèrie de preguntes, molt rellevants, que encara queden per respondre.

Per exemple, ara estem investigant si l'aire que respira una dona gestant té a veure amb com es desenvoluparà en el futur el cervell del seu fill. Si segons què hagi respirat durant l'embaràs l'infant pugui tenir dificultats d'aprenentatge o tenir més risc de tenir problemes de salut mental. De moment, no en tenim resposta.

La contaminació derivada dels cotxes pot tenir efectes similars als del tabac / Foto: ACNLa contaminació derivada dels cotxes pot tenir efectes similars als del tabac / Foto: ACN

De fet, esteu en ple estudi per monitoritzar 1.200 dones embarassades.
És un projecte fruit d'haver aconseguit una de les fonts de finançament més importants a nivell europeu, les Advanced Grants del European Research Council. Es donen molt pocs projectes per totes les ciències, però et permeten aconseguir uns fons prou importants per fer una recerca en les condicions adequades, perquè l'habitual a Espanya és que els investigadors dediquem massa temps a buscar recursos i, a més, els hem de buscar fora.

Això ens ha permès col·laborar amb l'Hospital Sant Joan de Déu, el Clínic i el de Sant Pau per reclutar 1.200 dones, un projecte d'una dimensió important, perquè s'han de fer moltes proves d'imatge durant la gestació, recollir molta informació, fer mesures dins la casa i durant la vida prenatal, tant de contaminació com d'altres factors com l'estrès.

En els últims anys han entrat en vigor les mesures per limitar la contaminació a les grans ciutats. El cotxe de

Noticia disponible a https://www.cugat.cat/diari/sons/141528.html

Copyright 2024 Cugat.cat

combustió és un dels nostres grans enemics i no ho sabíem?
A nivell urbà, el meu equip i jo hem anat evolucionant a posicions que es podrien considerar molt radicals, però coneixent fets i evidències, arribes a la conclusió que el cotxe ha servit per moltes coses, segueix sent un mitjà de transport interurbà extraordinari, però en línies generals, haver abandonat el transport públic ha estat una equivocació molt gran.

El cotxe és font, no només dels contaminants de l'aire, sinó que és font de soroll i d'ocupació desorbitada de l'espai. De fet, gran part de l'espai que tenim a les ciutats està dedicat al cotxe, no el dediquem a que els nens juguin, per exemple, o a que es pugui anar en bicicleta a l'escola, a que la gent es trobi i es reuneixi en una plaça. Tot està al servei del cotxe.

Això deixaria espai a més vegetació, ja que la quantitat d'espai verd que hi ha a les ciutats és molt menor del que hauria de ser. I no només això, ja que el cotxe fa que no fem l'exercici físic mínim que hauríem de fer. El gimnàs no resol el problema del cotxe, cada desplaçament, en comptes de fer-lo activament, el fem passivament.

De fet, podríem afirmar que, dels 100 anys que fa que tenim cotxes, el perjudici més gran, per sobre dels accidents o la contaminació, és l'exercici físic que hem deixat de fer.

És irreversible el canvi a les ciutats per guanyar espai als cotxes?
Si mirem les ciutats dels països més desenvolupats ja s'està produint a moltes ciutats i és un indicador de qualitat de vida. Sant Cugat és una excepció, està en el bon camí, però, en general, a tot el nostre entorn encara queda molt per canviar.

I com ho podem fer per convèncer als sectors resistents que cal fer aquests canvis?
Hi ha una gran resistència, per exemple Seat està endarrerint molt la producció del cotxe elèctric. Hem vist com està costant molt implementar tecnologia que ja tenim, però el canvi vindrà de la pressió de la gent i que hem de resistir aquest immobilisme.

Això es veurà forçat també perquè els derivats del petroli s'anirà acabant i hi haurà una necessitat de canviar l'origen de l'energia. El que hem descobert és que no n'hi ha prou amb canviar el tipus de combustible perquè una part dels contaminants que genera el vehicle provenen del fregament dels pneumàtics i dels frens. Això es respira, entra al cos i s'hi diposita.

Més enllà de la contaminació, el que hem vist és que aquesta manera d'organitzar la mobilitat fa que la ciutat sigui bastant inhabitable. Hem tret espai a coses molt elementals, com la interacció social. Si ocupem l'espai amb vehicles, no el poden ocupar persones. Hauríem de construir ciutats on l'element principal sigui el ciutadà.

L'única alternativa és treure el cotxe de la ciutat?
Estem parlant d'un sistema molt complex i les solucions no són màgiques. Han de tenir en compte la realitat de cada localitat, és bo aprendre del que han fet altres, però ho hem d'adaptar.

Potser el que han fet a Alemanya, implementar les etiquetes ambientals, aquí no serveix. Aquí, jo dubto que això sigui efectiu perquè som menys disciplinats que els alemanys. És fonamental canviar hàbits i acostumar-nos a compartir, tant transport públic com privat.

Hauríem d'haver invertit molt més en transport públic. Una tercera part de l'espai hauria de ser transport

Noticia disponible a https://www.cugat.cat/diari/sons/141528.html

Copyright 2024 Cugat.cat

col·lectiu, una altra transport actiu i només un terç per transport privat. Ho hem de fer garantint la convivència social, la salut i el dret bàsic que és respirar aire net. No pot ser que acceptem que viure en una ciutat porti com a peatge conviure amb contaminació i soroll.

Segons Sunyer, cal promocionar el transport col·lectiu i el transport actiu com a principals fórmules de mobilitat / Foto: FGCSegons Sunyer, cal promocionar el transport col·lectiu i el transport actiu com a principals fórmules de mobilitat / Foto: FGC

Què ha canviat en 30 anys en la percepció dels investigadors?
Han canviat moltes coses. Quan vaig començar, era un problema de l'aparell respiratori. Més tard, vam descobrir que l'impacte era més gran sobre el cardiovascular, que produïa molts més infarts i ictus que problemes respiratoris. També hem sabut que també afecta a molts altres òrgans i també a la vida prenatal.

Ara veiem que el problema de la contaminació atmosfèrica no va només lligat al vehicle privat, sinó que és un paquet associat també al soroll, a la manca d'exercici físic i d'espai verd.

Hem d'entendre que no és un sol element i que ens hem de plantejar com construïm les nostres ciutats. Això té molt a veure amb política urbanística i que això pot tenir tant impacte en la salut com la intervenció dels metges.

Als vostres estudis llisteu els efectes de la contaminació sobre el cervell de nens i adults. Poden arribar a ser reversibles?
Un model que tenim és el tabac. Sabem que, si algú deixa de fumar, en molts dels efectes que pateix millorarà, n'hi ha que trigaran 20 o 30 anys i d'altres que en pocs mesos ja ho fan.

La pregunta que ens estem fent ara és, si quan s'està formant el cervell, durant el tercer trimestre de l'embaràs i els primers dos anys de vida, rep aquest impacte negatiu, això és reversible o no.

Perquè pot ser que deixi una empremta definitiva quan s'estructuren els òrgans. Fora d'aquests períodes, la impressió és que es pot recuperar. Hi ha un estudi molt interessant fet als Estats Units, on des dels anys 90 es prenen mesures per reduir la contaminació, on van veure que on havia disminuït més al contaminació s'havia guanyat mig any més d'esperança de vida que on havia baixat menys.

En els últims anys han sortit partits que qüestionen el canvi climàtic i governants com Trump i Bolsonaro. Pot ser que acabem anant enrere?
Jo crec que sí. Si deixem les decisions polítiques en mans de grups que defensen determinats interessos, això pot anar enrere. La pressió de la gent és fonamental. Temporalment, però tot dependrà de la resistència que nosaltres hi posem.

Per sort, a Europa hi ha una de les millors qualitats ambientals del món a les ciutats. Però a Espanya estem pitjor que a la resta del continent. No hem pres les mesures que s'han pres a altres llocs. No hem creat espai verd, no hem fet que hi hagi espai pel transport actiu, no hem electrificat les xarxes de transport, no hem promogut el transport públic, en els hem gastat en ximpleries.

Tenim molt per fer, el camí està marcat. Vol dir augmentar el transport públic i actiu i limitar el privat i, si és absolutament necessari perquè no hi ha alternativa, cal promocionar compartir cotxe i es penalitzi quan algú va sol al cotxe i l'aparcament a la ciutat. Aquestes mesures han funcionat a molts llocs.

Noticia disponible a https://www.cugat.cat/diari/sons/141528.html

Copyright 2024 Cugat.cat