
Otra gran incógnita del coronavirus: su vínculo con la contaminación

Por: El País
30/04/2020



El confinamiento para evitar la propagación del coronavirus ha limpiado la atmósfera de Europa. Hasta un 40% han disminuido de media en el último mes los niveles de dióxido de nitrógeno y hasta un 10% ha caído la concentración de las partículas contaminantes, según un análisis del Centro de Investigación de Energía y Aire Limpio (CREA), con sede en Helsinki. Pero este oasis de aire puro puede quedarse en un simple espejismo ahora que la mayoría de países empieza a afrontar el proceso de desconfinamiento. Lauri Myllyvirta, el investigador encargado de ese análisis del CREA sobre la reducción de la contaminación en Europa, advierte del alto riesgo de un aumento de la polución urbana debido al incremento, por ejemplo, del uso del vehículo particular. “Es algo que ya ha sido evidente en China en las últimas semanas”, señala sobre la mayor utilización del coche tras el período de encierro. Muchos temen, además, que el transporte público quede estigmatizado por el riesgo de contagio.

De hecho, varios responsables políticos han apuntado en esa dirección. En España, por ejemplo, el ministro de Transportes y Movilidad, José Luis Ábalos, ha planteado que el uso del coche, aunque no sea sostenible, puede ser una alternativa durante la fase de desescalada que empieza ahora en el país. La organización ecologista Greenpeace ha criticado la postura del ministro y ha alertado, para rechazar esas recomendaciones, de que existe una peligrosa relación entre la polución y la mayor letalidad e incidencia del coronavirus.

Lo cierto es que la contaminación del aire y la covid-19 están en la misma habitación, pero aún no se sabe con certeza si están cogidas de la mano o cada una a su aire. Los pocos estudios que vinculan directamente la polución y el coronavirus, además de hacerse a toda prisa —muchos sin estar revisados por pares, el método de control que se suele emplear para la publicación en revistas científicas—, parten de un desequilibrio tremendo. A un lado está un fenómeno perfectamente analizado y cuantificado: la contaminación (y sus afecciones sobre la salud). Al otro lado, un virus del que “no se sabe nada”, como apunta Julio Díaz, jefe del Departamento de Epidemiología de la Escuela Nacional de Sanidad del Instituto de Salud Carlos III. Por no saber, no se conoce ni su tasa de incidencia real en la población ni la de mortandad, ya que en cada país —o incluso en cada región— se contabilizan de forma distinta los fallecimientos y la detección de los casos depende de la capacidad de realizar las pruebas de

cada Gobierno.

Sin embargo, Díaz y su compañera del Instituto de Salud Carlos III Cristina Linares tienen contabilizados una docena de estudios que vinculan ya la contaminación con el coronavirus. “Hay algunos aspectos con más consenso que otros”, apunta por su parte Xavier Querol, investigador del CSIC y experto también en calidad del aire. Por ejemplo, varios de esos análisis señalan una relación entre las enfermedades que sí se sabe perfectamente que están vinculadas a la exposición de la contaminación —como las dolencias respiratorias crónicas, la hipertensión, la diabetes y el cáncer— y la mayor mortandad por covid-19. “El vínculo que ya está claro es que la contaminación del aire es un factor de riesgo importante y contribuye a las principales enfermedades crónicas que aumentan la gravedad y el riesgo de muerte por covid-19”, abunda en la misma idea Myllyvirta.

Díaz destaca entre todos los estudios que van en esta línea un análisis difundido a principios de abril por la Escuela de Salud Pública TH Chan de la Universidad de Harvard, aunque tampoco fue revisado por pares antes de su difusión. El trabajo apunta a un vínculo estadístico entre polución y mortandad por covid-19. Los investigadores han comparado los datos de exposición a partículas PM_{2,5} en 3.080 condados de EE UU entre 2000 y 2016 y las tasas de mortandad por covid-19 en los mismos lugares durante las primeras semanas de la pandemia. La conclusión a la que llegan es que se han dado mayores tasas de fallecimientos por coronavirus en las zonas que han estado en los últimos años más expuestas a esas partículas nocivas.

Corto plazo

Otra hipótesis que está en investigación es si la exposición a la contaminación atmosférica a corto plazo, es decir, no acumulada como la del estudio de Harvard, puede hacer que las personas sean más propensas a la infección por covid-19 y a que la enfermedad sea más virulenta en su caso. Así ocurre con otros virus, apunta Myllyvirta. “Pero esto aún no ha sido comprobado específicamente para la covid-19”, añade este especialista.

La última línea de investigación es la que apunta a la posibilidad de que el virus pueda transportarse a través de las partículas contaminantes, como ocurre con algunas bacterias y el polvo sahariano. Tanto Díaz como Querol sostienen que esta es la hipótesis con menos consenso y más incertidumbres de las que hay ahora sobre la mesa.

“No hay que correr, se debe investigar sin presión”, resume Querol sobre todos los estudios rápidos en los que se aprecian vínculos entre polución y el nuevo coronavirus. Díaz explica que los análisis estadísticos que se están haciendo ahora tienen la ventaja de ser “rápidos y baratos”. Pero “el gran inconveniente es que no pueden establecer la causalidad”. Para eso, explica Díaz, “se necesitan años de seguimientos”. Según este investigador, el principal problema de los análisis que se están difundiendo ahora es la brevedad de las series de datos que se usan, de uno o dos meses como máximo. “Normalmente, se necesitan series de tres años”, afirma.

Myllyvirta, sin embargo, destaca el trabajo que están haciendo los investigadores en salud pública para generar información que pueda “ayudar a combatir la epidemia”. Resalta también la importancia de que las investigaciones estén disponibles de forma rápida para que las autoridades puedan tomar decisiones correctas.

En cualquier caso, tanto Díaz como Myllyvirta, consideran que cada vez son menos las incertidumbres que apuntan, al menos, a una relación entre las enfermedades provocadas por la mala calidad del aire y la letalidad del coronavirus. Por eso, Díaz insiste en que los responsables políticos deben mantener el “principio de precaución”. “La política no puede ser ahora que haya más coches”, advierte este investigador.

11.000 muertes menos en Europa gracias al confinamiento

De lo que no existen dudas, porque está respaldado por miles de investigaciones desde hace décadas, es de la relación entre la contaminación y determinadas dolencias crónicas del aparato respiratorio, pero también dolencias cardiovasculares, hipertensión, diabetes, accidentes cerebrovasculares y varios tipos de cáncer, como recuerda Lauri Myllyvirta, analista del Centro de Investigación de Energía y Aire Limpio (CREA). De hecho, se vincula directamente la polución a las muertes prematuras. La Agencia Europea del Medio Ambiente, por ejemplo, estima que en 2016 se registraron en la UE 400.000 fallecimientos prematuros ligados a la polución. Las medidas de confinamiento por el coronavirus han supuesto en Europa un respiro para el aire y, según un estudio del CREA liderado por Myllyvirta, la reducción de la polución ha permitido evitar alrededor de 11.000 muertes prematuras en los 21 países europeos analizados. En el caso de España, los fallecimientos prematuros evitados superarían los 1.900, según el mismo informe. La caída de la demanda energética y de la movilidad ha hecho que la generación de electricidad con carbón haya disminuido un 37% y el consumo de petróleo un tercio. El carbón y el petróleo son

las principales fuentes de contaminación por dióxido de nitrógeno y partículas. Myllyvirta resalta que las mayores reducciones de dióxido de nitrógeno se han registrado en Portugal, España, Noruega, Croacia, Francia, Italia y Finlandia. Y las caídas de partículas más acentuadas se han dado en Portugal, Grecia, Noruega, Suecia, Polonia, Finlandia y España.
