

"Barcelona té 6.000 cotxes per km2. Respirem aire tòxic a diari"



ALBERT
PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-

PUNSOLA-44)

Periodista

19/02/2018 - 11:39



Alexandra Farbiarz és sociòloga, coach i comunicòloga ambiental. Treballa en l'àmbit de la comunicació i divulgació ambiental des de l'any 1999. Olga Margalef és geòloga i investigadora postdoctoral al Centre de Recerca Ecològica i d'Aplicacions Forestals (CREAF). Totes dues són membres de la Plataforma per la Qualitat de l'Aire. En aquesta entrevista ens expliquen els detalls del projecte d'educació i sensibilització ambiental Enlaira't, que s'ha desenvolupat a 10 centres de Secundària de Barcelona.

En què consisteix el projecte Enlaira't?

Alexandra Farbiarz: Es tracta d'una iniciativa d'educació i de sensibilització ambiental, impulsada per la Plataforma per la Qualitat de l'Aire, que està dirigida principalment a alumnes de secundària obligatòria. Aquesta iniciativa es desenvoluparà a 10 centres de la ciutat de Barcelona i vol fer prendre consciència del greu problema de la contaminació atmosfèrica, que tots patim.

"Fins que la gent no sigui ben conscient del problema costarà molt que els poders es moguin per solucionar-lo"

Olga Margalef: Els objectius estan relacionats amb els que té la pròpia Plataforma per la Qualitat de l'Aire, que és una organització ciutadana que agrupa moltes entitats al voltant d'aquest tema. Nosaltres el que pretenem és, per una banda, incidir políticament perquè les administracions

prenguin mesures per millorar la qualitat de l'aire i, per altra banda, sensibilitzar i apoderar la ciutadania. Entenem que fins que la gent no sigui ben conscient del problema costarà molt que els poders es moguin per solucionar-lo.

¿Per què heu volgut incidir amb aquest projecte en els nois i noies de secundària específicament?

OM: Creiem que la gent jove és un *target* molt especial. Viuen la ciutat d'una manera diferent a la gent més gran. Pensem que incidir en aquesta franja d'edat és una bona forma per augmentar la consciència sobre la qüestió de la contaminació.

"A aquesta edat estan més oberts a les propostes que els adults, però a més és un grup que està directament afectat, ja que la contaminació interfereix amb el seu propi desenvolupament"

AF: És un target interessant per diverses raons. A aquesta edat estan més oberts a les propostes que els adults, però a més és un grup que està directament afectat, ja que la contaminació interfereix amb el seu propi desenvolupament. El projecte Enlaira't també pretén fer visible una realitat que rara vegada la percebem físicament, és a dir, només arribem a veure la contaminació

de l'aire des d'un punt elevat i en unes determinades condicions atmosfèriques. Aquesta "invisibilitat" d'alguna manera contribueix a que tingui menys presència en el debat públic. A banda de tot això vam creure adient centrar-nos en aquesta franja d'edat, i no en la de primària, perquè, a nivell curricular, l'alumnat de secundària té la possibilitat de fer recerca. Evidentment, totes les franges d'edat haurien d'estar sensibilitzades davant el primer problema de salut pública que tenim a la ciutat.

OM: És la primera vegada que fem una activitat d'aquest tipus destinada al món educatiu i disposem d'un pressupost relativament modest per tant havíem de triar. A primària s'haurien pogut fer activitats també, però a secundària hi ha més capacitat d'abstracció i de raonament i fins i tot per edat hi ha alguns aspectes de la vida que els poden fer pensar especialment en la contaminació. Sense anar més lluny comencen a anar sols per la ciutat i, als 16 anys alguns volen la primera moto, de manera que ja són protagonistes de les decisions de mobilitat.



¿Us plantegeu el projecte Enlaira't també com una prova que, si funciona bé, pot tenir continuïtat en altres iniciatives també en el món de l'ensenyament?

OM: Sí, és una primera prova i, si surt bé, evidentment serà un incentiu per continuar en aquesta línia en el futur.

El projecte consta de tres blocs temàtics. De què es parlarà en cadascun d'ells?

AF: El primer bloc està pensat per explicar de què està fet l'aire i quins són els contaminants que hi són presents. El segon està centrat en la salut. El tema de la salut és molt rellevant per la Plataforma. Tenim una campanya, per exemple, que es diu *Menys cotxes, més salut* (<http://www.menyscotxesmessalut.org/>), que posa l'accent en aquesta qüestió.

Hem observat que el medi ambient sovint és percebut com un tema *separat* de nosaltres, és a dir, com una cosa amb la qual hi convivim però que no té una connexió directa amb la nostra persona. Però en el cas de la qualitat de l'aire és un aspecte que afecta molt directament la salut i això ajuda a identificar-lo com un tema absolutament proper.

Finalment, el tercer bloc s'orienta a imaginar com seria una ciutat del futur en la qual la contaminació s'hagués reduït dràsticament i com incidiria aquest canvi en altres qüestions com, per exemple, en la necessitat de repensar l'espai públic. Actualment entre un 60% de l'espai públic de la ciutat de Barcelona està destinat al cotxe.

Aquests blocs de contingut es desplegaran en tres fases. En què consistiran?

OM: Els tres blocs de contingut configurarien la part teòrica o, dit d'altra manera, la matèria que cal explicar per conèixer bé el tema i que ha d'encaixar en el currículum del centre. Pel que fa a les fases, a la primera l'Alexandra intervindrà a les aules amb una dinàmica pensada per introduir el tema. A la segona fase serà el professor qui farà sessions treball amb els seus alumnes on aquests hauran de treballar amb els recursos didàctics que nosaltres els haurem proporcionat. La tercera fase consisteix en la celebració d'un congrés on tots els qui hagin participat en el projecte es trobaran per posar en comú la seva experiència.

"Hi ha tasques que faran els alumnes que es complementen com un mapa digital de diverses zones i els seus nivells de contaminació i una enquesta de les afectacions a la salut que les persones pateixen per la contaminació atmosfèrica"

Hi ha tasques que faran els alumnes que es complementen entre elles com, per exemple, un mapa digital de diverses zones i els seus nivells de contaminació i una enquesta en el seu entorn més proper de les afectacions a la salut que les persones pateixen per la contaminació atmosfèrica. Això ho farà cada institut pel seu barri, i després el mapa recollirà les dades de totes les zones. Durant el mes de febrer es

portaran a terme les dinàmiques d'introducció. Després s'obrirà el període de treball dels nois i noies amb els professors i el 3 de maig es farà la conferència.



Com s'ha fet la tria dels centres?

AF: Quan vam començar a fer difusió del projecte vam llançar un missatge obert per diferents canals i aquests 10 instituts són els que han respost que estaven interessats en participar.

OM: Sí que és cert que vam fer la crida a la participació un cop ja havia començat el curs i les programacions ja estaven fetes. De tota manera, i tenint això en compte, les respostes han anat bé i a més són 10 centres que gairebé coincideixen a representar els 10 districtes de la ciutat, cosa que és força interessant perquè des del punt de vista de la contaminació cada districte té les seves peculiaritats.

AF: Hi ha dos centres que són de l'Eixample que és el districte amb més contaminació de Barcelona. Per tant, està bé que en aquesta zona es faci en més d'un institut.

¿Tenint en compte que l'àrea metropolitana també pateix directament la contaminació, creieu que s'hauria pogut pensar en incloure algun municipi que no fos Barcelona en el projecte?

OM: La subvenció que hem rebut era per desenvolupar un projecte a Barcelona ciutat. Això no treu que naturalment l'àrea metropolitana pugui entrar en un futur projecte.

"Proposem la disminució dràstica del nombre de creuers perquè és un model insostenible i sobre la gestió del port, nosaltres demanem l'electrificació"

aquesta és una activitat important. El model que proposem és la disminució dràstica del nombre de creuers perquè és un model insostenible. Sobre la gestió del port, nosaltres demanem que l'electrificació del port perquè tots els vaixells, quan estiguin atracats, es puguin endollar i deixin de produir emissions.

AF: Des de la Plataforma també demanem més transparència en el sentit de poder disposar d'una sèrie d'estudis del port sobre el tema de la contaminació.

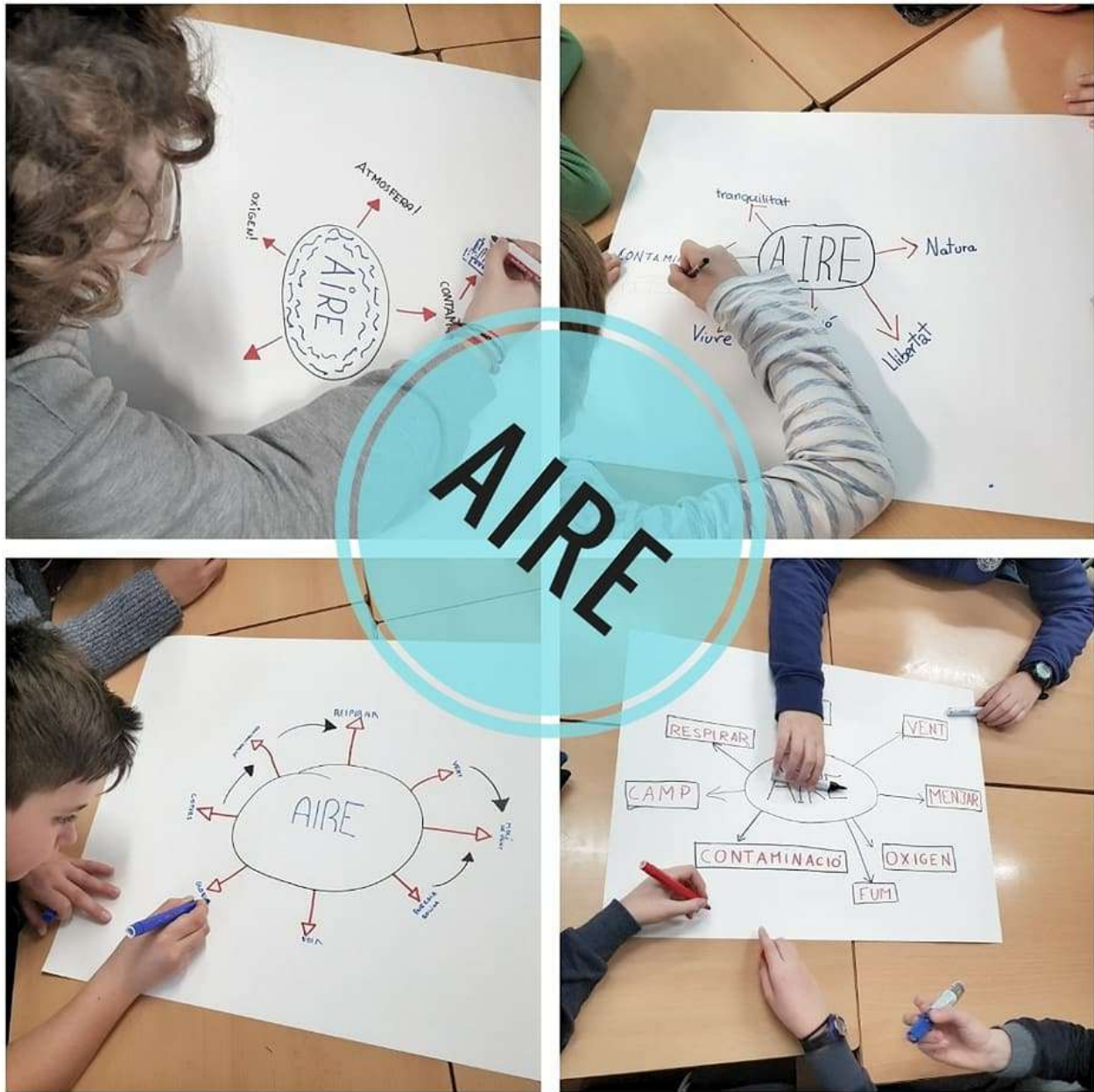
Com us expliqueu que en el cas del tabac s'hagi actuat de manera tan contundent els darrer anys i en canvi en la contaminació de l'aire, que afecta tothom, no?

AF: Les actuacions han estat els darrers anys, però fa algunes dècades que se sabia perfectament quins eren els efectes del tabac en la salut. Pel que fa a la contaminació de l'aire, ens trobem que la principal font és el cotxe, que té un poder simbòlic i cultural molt important i atacar-lo vol dir atacar moltes coses, fins i tot, m'atreiria a dir, un símbol de llibertat i d'independència. Els anuncis ensenyen un cotxe que va sol pel carrer o per una carretera. En definitiva, un món il·lusori. Però el que no és il·lusori és l'afectació en la salut de les persones que està quantificada 3.500 morts prematures a l'any a l'àrea metropolitana de Barcelona, i en 6.400 milions d'euros anuals en costos sanitaris, segons un estudi del CREAL, actual IS Global, de l'any 2007. Per no parlar d'un seguit de malalties com bronquitis, asma, al·lèrgies, que es veuen agreujades, entre moltes altres. Probablement, com va passar en el cas del tabac, tot és qüestió de temps i precisament la nostra tasca és fer que les grans decisions arribin aviat.

"L'afectació en la salut de les persones que està quantificada 3.500 morts prematures a l'any a l'àrea metropolitana de Barcelona, i en 6.400 milions d'euros anuals en costos sanitaris"

OM: En el cas del tabac, cal recordar que els anys 90 es van produir diverses demandes individuals contra les empreses del sector i va haver-hi indemnitzacions milionàries que van fer molt de soroll. No sé si en la qualitat de l'aire arribarem a un escenari com aquest. Naturalment és un tema molt més complex. El primer és un

simple hàbit de consum individual mentre que el segon és un sistema de mobilitat que condiciona la pròpia estructura de la ciutat i això és molt més difícil de tirar enrere. A més, hi ha el lobby del motor, el del petroli, etc. El que sí que és cert és que quan es va prohibir fumar els locals per a algunes persones semblava que era la fi del món i en un any tothom ho va acabar acceptant. Vull dir que els canvis de vegades es poden consolidar més ràpid del que pensem. I un cop es consoliden són irreversibles.



I les alternatives al cotxe?

OM: Nosaltres, justament, el que pretenem és que, sí s'ha de restringir l'ús del cotxe per la salut, la reacció no sigui de lamentació per aquestes mesures, sinó que sigui de buscar les alternatives de mobilitat disponibles.

AF: Quan hem de renunciar a un hàbit, costa sempre d'entendre-ho en termes de guany. Però pensem en els primers carrers i nuclis que es van començar a fer per ús exclusiu de vianants. Recordo en aquell moment que els comerciants eren totalment contraris. Si ara els diguéssim que tornarien a passar els cotxes per aquests mateixos carrers ho rebutjarien completament.

OM: No s'ha demonitzar el cotxe perquè tots nosaltres els fem servir en un moment o altre. Simplement demanem un ús racional. Ara hi ha un percentatge molt elevat de cotxes que circulen per Barcelona amb un sol ocupant i que disposen d'una alternativa en metro, ferrocarril i bus i no la utilitzen. La qüestió de fons és que la manera de viure no ens hauria de matar. La restricció del cotxe és un consens possible perquè tothom hi sortiria guanyant. Però, per molt de sentit comú que siguin les coses, fins que no hi ha pressió social no canvien.

Què és el que no fan prou els nostres responsables polítics que haurien de fer de manera prioritària?

OM: Posar-li difícil al cotxe, a la ciutat, amb diferents estratègies. Per una banda, alliberant l'espai

"La qüestió de fons és que la manera de viure no ens hauria de matar. La restricció del cotxe és un consens possible perquè tothom hi sortiria guanyant"

públic del cotxe i, per altra, portant a terme algunes mesures estructurals que en altres ciutats europees s'han demostrat molt eficients, com els **peatges urbans**, que és l'aplicació del principi de qui contamina paga en aquest cas concret. També en podríem dir taxa de contaminació. No és com el peatge de l'autopista que va a una empresa

privada. Aquí es tracta de recaptar diners per millorar les alternatives a l'automòbil i la salut pública. És la solució definitiva? No. És un element que pot dissuadir l'ús del cotxe? Sí.

Això funciona a Estocolm que va fer un peatge urbà pilot durant 6 mesos molt polèmic, amb l'opinió pública en contra. Al cap d'aquest temps es va celebrar un referèndum sobre si es volia mantenir i va guanyar el sí. El trànsit es va reduir un 20%, que és una quantitat notable i alhora el govern va desplegar una gran ampliació de la xarxa de bus.

Una altra mesura que es podria prendre es instaurar unes **tarifes de transport públic** que beneficiïn més a l'usuari diari. La majoria de ciutats europees tenen unes tarifes planes per la gent que viatja amb aquesta freqüència. Voldria esmentar també la **unió dels tramvies**; l'**electrificació dels vehicles** de repartiment o dels taxis, que són cotxes que s'estan movent per la ciutat tot el dia; el **transport col·lectiu** a zones allunyades de la ciutat amb molts treballadors, als polígons industrials; les millores de la **xarxa de carrils bici**, etc.



Creieu que en els propers anys veurem avenços en la bona direcció?

"La meua esperança és Europa que ja està donant molts avisos a través de directives i de sentències"

AF: Esperem que així sigui perquè si no estem emmalaltint tots, polítics inclosos. Una cosa que té la contaminació atmosfèrica és que és molt igualitària. Certament algunes zones benestants tenen més espais verds i un accés a la salut més

ampli, però si es mouen per la ciutat doncs es veuen igualment exposats. La meua esperança és Europa que ja està donant molts avisos a través de directives i de sentències. Parlant de nou del tabac un dels aspectes que també va fer reaccionar les autoritats va ser l'augment dels costos de la sanitat pública. I aquest tema econòmic és molt sensible.

OM: Podem dir que respirem un aire tòxic a diari i això no és metafòric ni és sensacionalisme. És la conclusió després de parlar amb les persones que prenen les mesures de la qualitat de l'aire i dels que treballen en els centres de recerca sobre la matèria. El problema que tenim no és només d'episodis concrets de forta contaminació, que també, sinó que l'aire que respirem a diari té una mitjana de contaminants molt elevada. No complim ni la normativa europea, ni les recomanacions que fa l'Organització Mundial de la Salut, que encara són més restrictives que les primeres. La contaminació no coneix de fronteres territorials i, de fet, la que es genera a la regió metropolitana arriba a la plana de Vic. Aquesta pol·lució té efectes perjudicials en les persones, les collites i la vegetació en general.

"El dret a la salut és també el dret a viure en un ambient que no et posi malalt"

AF: Com es pot veure els efectes tenen a veure amb com respirem, com sentim (perquè els vehicles porten associada la contaminació acústica) i el que mengem. Són tres qüestions fonamentals de la vida. Quan es parla del dret a la

salut de vegades es redueix a no fer cues a urgències i disposar d'una bona assistència. Són aspectes importants sens dubte, però penso que no es remarca prou que el dret a la salut és també el dret a viure en un ambient que no et posi malalt. A més a més hem de ser conscients que la contaminació atmosfèrica també entra dins les nostres llars. Quan tanquem la porta de casa, malauradament, no estem tancant la porta a la contaminació atmosfèrica.

"Barcelona té 6.000 cotxes per km². És la densitat més alta d'Europa i això fa que sigui de les més contaminades"

Quins serien els contaminants que ens haurien de preocupar més?

OM: N'hi ha tres de principals: les **partícules en suspensió**, de diferents mides i composicions, que si són molt fines passen a la sang i afecten el sistema cardiovascular i el sistema nerviós; els

òxids de nitrogen que a Barcelona són molt importants, la presència dels quals ha anat cada vegada més, principalment emesos per cotxes dièsel; i l'**ozó** que és un producte de la degradació dels òxids de nitrogen i que són un problema sobretot a l'estiu.

AF: Barcelona té 6.000 cotxes per km². És la densitat més alta d'Europa i això fa que sigui de les més contaminades.



Sou optimistes o pessimistes de cara a superar en el futur aquesta situació?

OM: Som pessimistes des del punt de vista que encara no ha canviat res, però optimistes pel fet de ser activistes. Però també ho som per una altra raó. Moltes temàtiques ambientals es cronifiquen i costa molt de temps de solucionar. Per exemple, pensem en un aquífer contaminat i en els centenars o milers d'anys que pot trigar a tornar a estar en condicions. En canvi, en el cas de la qualitat de l'aire que respirem, si es prenguessin mesures fermes, al cap de pocs mesos la situació es capgiraria completament i en veuríem les conseqüències.

Categories:

[Contaminació](#)

[Mobilitat](#)

[Salut](#)

[Soroll/Contaminació acústica](#)

(/categories/contaminacio) (/categories/mobilitat) (/categories/salut) (/categories/sorollcontaminacio-acustica)

Etiquetes: [airenet](#) (/etiquetes/airenet)

[qualitat aire](#) (/etiquetes/qualitat-aire)

Share 0

Tuit

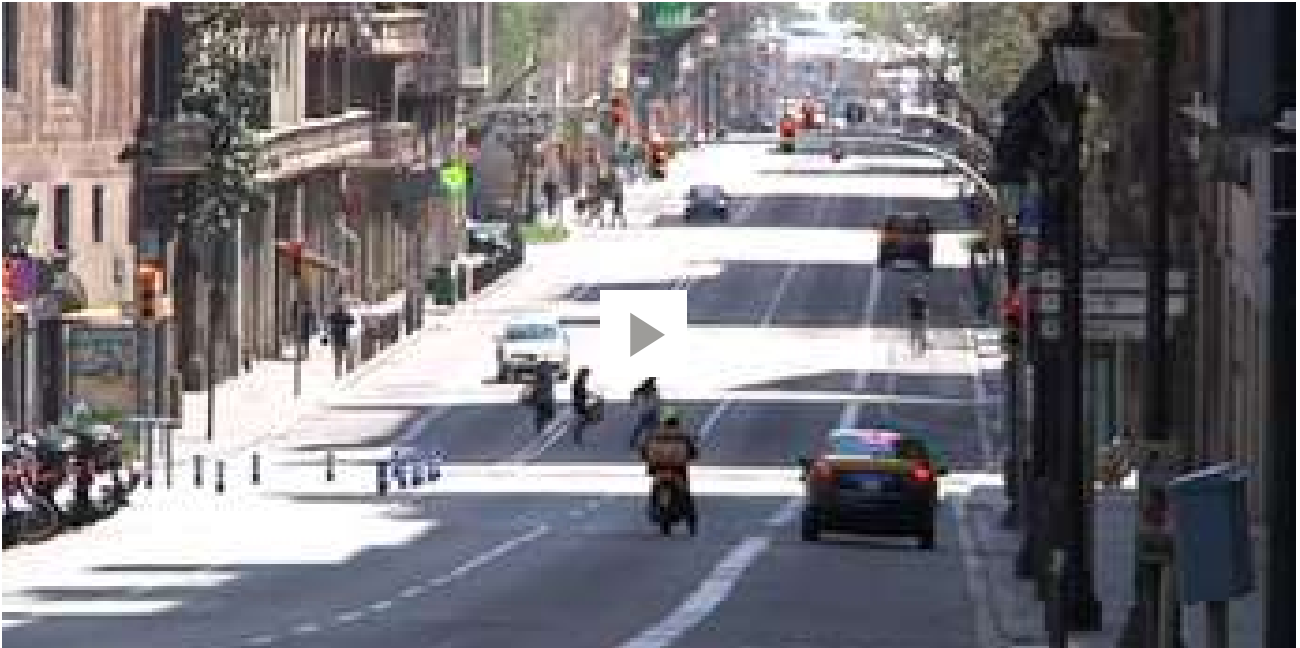
 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/entrevista/barcelona-te-6000-cotxes-per-km2-respirem-aire-toxic-a-diari>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/entrevista/barcelona-te-6000-cotxes-per-km2-respirem-aire-toxic-a-diari>)

Relacionats

Notícia

Barcelona donarà més espai als vianants: Gran Via i Diagonal perdran part dels carrils laterals (/noticia/barcelona-donara-mes-espai-als-vianants-gran-via-i-diagonal-perdran-part-dels-carrils)



L'Ajuntament de Barcelona ha presentat un pla per adaptar l'espai públic a la nova mobilitat que s'establirà a la ciutat un cop s'aixequin progressivament les mesures de confinament, adoptades per evitar la propagació del coronavirus

Notícia

L'Expoelectric tanca la seva 9a edició amb un rècord de 25.000 visitants (/noticia/lexpoelectric-tanca-la-seva-9a-edicio-amb-un-record-de-25000-visitants)



(/noticia/lexpoelectric-tanca-la-seva-9a-edicio-amb-un-record-de-25000-visitants)

L'Expoelectric, l'esdeveniment més important de vehicles elèctrics i energies renovables del sud d'Europa ha tancat amb un rècord d'assistència total de prop de 25.000 visitants. Aquesta edició, que ha comptat amb la participació de 55 expositors, també ha registrat un rècord de vehicles elèctrics i híbrids endollables exposats, tant d'automòbils, com de motos, bicicletes i patinets elèctrics.

Notícia

El projecte original de les "superilles" podria evitar prop de 700 morts prematures anuals a Barcelona (/noticia/el-projecte-original-de-les-superilles-podria-evitar-prop-de-700-morts-prematures-anuals-a)



(/noticia/el-projecte-original-de-les-superilles-podria-evitar-prop-de-700-morts-prematures-anuals-a)

Si el projecte de les "superilles" s'apliqués íntegrament, la ciutat de Barcelona podria evitar cada any 667 morts prematures, la majoria a causa de la disminució dels nivells de contaminació atmosfèrica (NO₂). Són algunes de les conclusions d'un estudi de l'Institut de Salut Global de Barcelona (ISGlobal), el qual estima que la implementació de les 503 "superilles" previstes inicialment reduiria els nivells anuals de contaminació atmosfèrica un 24%.

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



Diputació
Barcelona

<http://www.diba.cat>

[Arxiu \(/arxiu\)](/arxiu)

[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)

[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)

[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)

[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)



<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>



<http://www.twitter.com/xarxasost>



<http://youtube.com/xarxasost>



[\(rss.xml\)](#)