

[Ambiental](#)

Maria Garcia: "És l'hora de l'acció política per fer front a la contaminació de l'aire"



30/09/2016

Xarxa de Voluntariat Ambiental de Catalunya

Autor/a: Anna Parisi

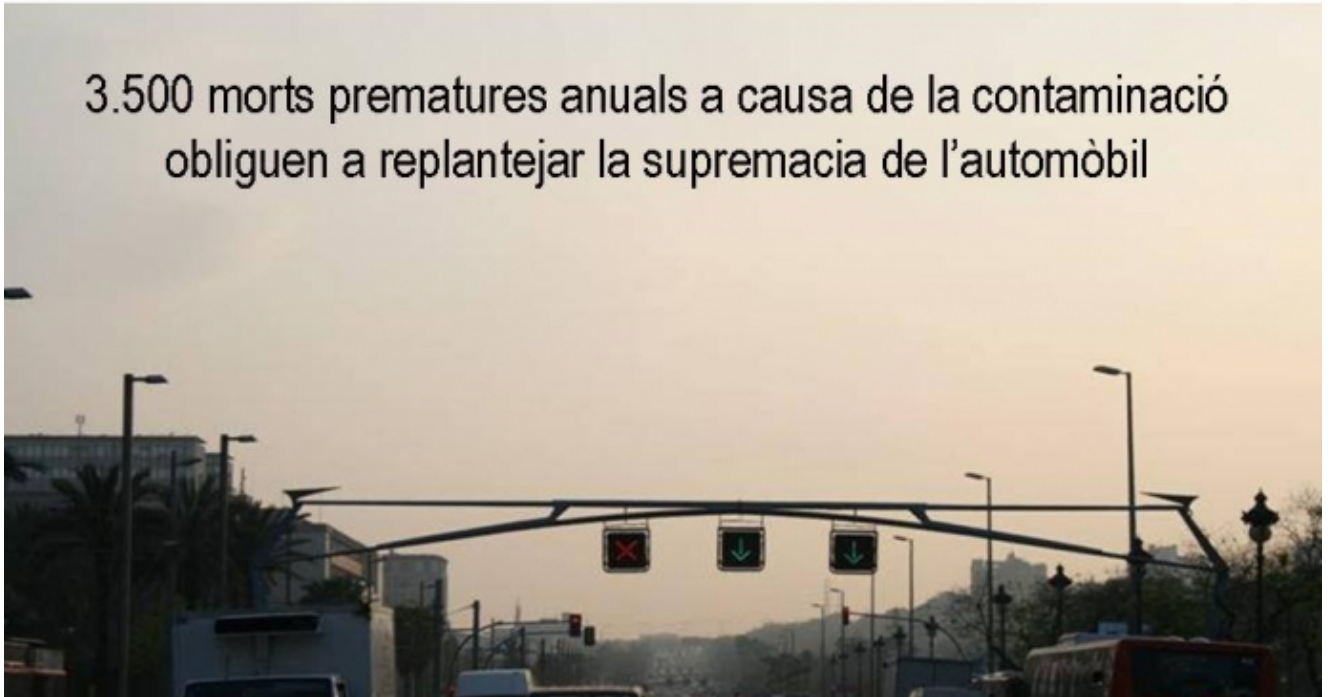


Font:



Font:

3.500 morts prematures anuals a causa de la contaminació obliguen a replantejar la supremacia de l'automòbil



Font:



Font:



Font:



Font:



Font:



Font:

Maria Garcia: "És l'hora de l'acció política per fer front a la contaminació de l'aire"

30/09/2016

Autor/a: Anna Parisi

Xarxa de Voluntariat Ambiental de Catalunya



Resum:

Maria Garcia ens explica com actua la Plataforma per la Qualitat de l'Aire per fer front al problema de la contaminació, que representa el més gran risc per la salut pública.

Els nivells de contaminació actuals incideixen directament en la salut humana, essent causa de morts prematures. 430.000 defuncions anuals a Europa segons l'[Agència Europea del Medi Ambient](#); **3.500 persones moren cada any a la ciutat de Barcelona** segons el Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental ([CREAL](#)). Es considera que actualment **la contaminació atmosfèrica és el més gran risc ambiental per a la salut a Europa**, ja que redueix l'esperança de vida de les persones, contribueix a la aparició de malalties greus com afeccions cardíques, problemes respiratoris i càncer. La seva incidència és més greu en els col·lectius més vulnerables, com infants, gent gran, col·lectius de pocs recursos, i persones malaltes.

La [Plataforma per la Qualitat de l'Aire](#) treballa per impulsar les mesures polítiques que han de limitar els nivells de contaminació a les normatives legals i a les recomanacions de la OMS, actualment no respectades.

Quina és la missió de la vostra entitat?

La nostra missió és aconseguir **que els nivells de contaminació que estem respirant es redueixin als recomanats per l'OMS. I això només s'assoleix amb acció política**. Les grans ciutats, les que ja han fet canvis en la mobilitat, els han assolit per l'acció política. Creiem que la gent ja està conscienciada, i per tant nosaltres fem incidència i propostes polítiques, per aconseguir mesures **perquè s'acompleixi no només la normativa legal, sinó també les recomanacions de l'OMS**.

Quina és la realitat que tenim a Catalunya?

Superem els nivells de contaminants permesos per l'OMS en més del 90% del territori: en algunes àrees per **partícules**, en altres per **diòxid de nitrogen** o d'**ozó**. Els nivells més elevats es donen a l'àrea metropolitana de Barcelona, de Tarragona, i Vic. A Vic i a la Cerdanya també hi ha puntes del **benzoapirè** generat per la crema de la biomassa.

Els **nivells legals són més laxes** que els de l'Organització Mundial de la Salut, però tot i així **també se superen**. I actualment, Catalunya té **dos procediments d'infracció a Europa, un per l'incompliment de la normativa vigent** respecte als valors límits de partícules, i un per diòxid de nitrogen. Els plans de qualitat presentats han estat declarats ineficients per la **manca de mesures estrictes**.

Malauradament els processos són lents i burocràtics, i si arriben a culminar, ho fan amb multes a l'administració, multes que per tant acaben pagant els ciutadans, que ja són les víctimes de la contaminació! Lamentem el fet que la normativa actual exigeix limitar els nivells de contaminació, però no especifica com, per això **creiem que cal promoure mesures vinculants**.

Com quines?

De fet la ciutat ja té les solucions preparades, seguint l'exemple d'altres ciutats que ja han actuat. Ciutats que abans estaven col·lapsades, estan canviant gràcies a la presa de consciència, la mobilització, i sobretot, perquè hi ha hagut acció política. Creiem que ara nosaltres **estem en aquesta fase en la qual cal prendre decisions**.

A Barcelona portem **incomplint la normativa legal i sanitària des de fa molt de temps, no hi ha ningú que no reconeix el problema**. Actualment **la contaminació és el primer problema de salut pública que tenim**. La societat ja té consciència, però ara cal un sistema que permeti fer el canvi a escala col·lectiva i de sistema, i això no es pot aconseguir sense polítiques.

En altres països s'estan **ampliant les polítiques de restricció del trànsit a les ciutats**. Si al principi es genera una mica de soroll, **després ningú vol tornar enrere** i la societat les assumeix, oblidant les anteriors excuses que es podien aportar, com quan s'al·lega a fets culturals. És **el mateix que ha passat amb el tabac**, on fins que no hi ha hagut lleis amb clares mesures obligatòries, no han canviat les lleis del joc.

Barcelona és la ciutat més densa d'Europa en cotxes. **Cal assumir que no es pot assolir cap millora sense reduir els cotxes**. No tenim res en contra del cotxe en si, però resulta que és la causa principal de la contaminació

de l'aire, i per tant cal actuar sobre ells. **El dret a la salut i el dret a la mobilitat estan per sobre del dret del cotxe.**

Més de 200 ciutats ja han actuat. Hi ha 2 solucions principals emprades: una són les "**congestions charges**", és a dir els **peatges per entrar a les ciutats**. Han reduït els cotxes, i han afavorit els altres modes de mobilitat, com el fet de compartir el cotxe; l'altra mesura són les "**low emissions zones**" (**LEZ**), **les zones d'emissions baixes**, que són àrees en les ciutats en les quals es regula l'accés dels vehicles més contaminants, i on els vehicles s'identifiquen amb etiquetes segons el tipus de motor i l'antiguitat. Les LEZ ja funcionen en **70 ciutats alemanyes**, i a ciutats com Londres o Milà; a Berlín la zona de baixes emissions cobreix una superfície molt àmplia, en la que viuen **1,5 milions d'habitants**.

Dècades de planificació pel cotxe han portat a omplir de cotxes les ciutats: tots els urbanistes i planificadors ja saben que si planifiquen vies pel cotxe, tindran cotxes, i si es planifica per buidar de cotxes, el transport públic funcionarà més bé i inclús els cotxes circularan més bé. S'han fet enquestes on s'ha trobat que **només 13% de la població reconeix necessitar el cotxe realment**.

Barcelona ja té moltes solucions preparades. Per exemple, la finalització de la **línia 9 de metro**, el pas del **tramvia per la Diagonal**, la nova **xarxa de busos**, els **busos interurbans** i el carril bus interurbà, i buidar de cotxes, **recuperant superfície per a les altres modalitats de transport**. El **cotxe ocupa molt d'espai**, i treure'l de la superfície n'allibera molt, disponible per les persones i per al transport públic, **sense necessitat de fer grans infraestructures molt cares**.

S'acaba de celebrar la Setmana de la Mobilitat i el Dia sense cotxes: quina importància tenen aquestes jornades?

Es tracta de gestos de sensibilització que es repeteixen cada any. **Són útils si van acompanyats de polítiques que puguin generar un canvi real**. Aquest any hi ha hagut més ressò, gràcies a la superilla, una actuació que incideix molt en la recuperació de l'espai públic, i a la celebració del dia mundial sense cotxes.

Es tracta d'actuacions bones perquè generen debat. Aquest any s'ha aconseguit col·locar la contaminació a les converses, però creiem que **falta l'acció política que les acompanyi**. Pensem que cal fer un pas endavant, no només campanyes de sensibilització, sinó presa de decisions polítiques relacionades amb mesures estructurals. És cert que s'està treballant. Nosaltres participem amb les administracions en les **taules de qualitat aire**, tan la de Barcelona, com la de la Generalitat, com de l'àrea metropolitana, i fem incidència perquè siguin valents i actuïn. Ens sobta que hi ha temes que avancen molt a poc a poc, mentre que en d'altres, com quan es tracta d'ampliar una autopista, no consulten ni esperen a tenir un suport majoritari.

Estem convençuts que es tracta de normes que seran acceptades, com va passar amb la llei del tabac. En el cas de les mesures per la contaminació, hi ha el precedent de les altres ciutats europees, que **ens les poden explicar els seus alcaldes i alcaldesses**.

Econòmicament, **els peatges d'accés a les ciutats generen recursos pel transport públic**. A Londres s'ha fet una enquesta pública i **els veïns i veïnes han demanat més restriccions al trànsit**. Entre altres coses **les restriccions han beneficiat als conductors de cotxes**, que ja no pateixen col·lapses quan han d'entrar a la ciutat. En tot cas, es tracta de **mesures que tindran un retorn en la reducció de la despesa sanitària** derivada de la contaminació, que ha estat de 50.383 milions d'euros a l'estat espanyol el 2013. (3,5% del PIB)

Quants voluntaris teniu ara i quin paper juguen en el si de la vostra entitat?

Som **70 entitats i persones independents**, a la Plataforma. Les persones actives som un grup estable de 20, que varia segons les accions. Hi ha des de científics que venen individualment, com gent de la bici, del transport públic, gent del món de la salut, especialistes en comunicació, associacions de veïnals, ampes.... Amb la gent del món sanitari hem fet **accions conjuntes per reclamar la salut pública i la qualitat de l'aire**. La millor acció per la salut és la prevenció, i cal recordar que a Catalunya tenim 3500 morts prematures a l'any causades per la contaminació, segons les dades del CREAL.

Hem participat en accions de carrer com el Parking Day, i la massa crítica de la bicicleta, però per nosaltres les accions de carrer són difícils, i **actuem sobretot amb la incidència política**.

Quin ha estat per tu el moment de més passió a l'entitat?

Sempre són moments molts intensos. Ara estem preparant la [compareixença al parlament per la proposta de Llei del Canvi Climàtic](#) de Catalunya. Fem feina d'incidència, però també responem a l'actualitat. Amb el cas Volkswagen vam presentar una [queixa al síndic de greuges](#); hem fet confluència amb l'Assemblea de Barris per un Turisme Sostenible (ABTS), Ecologistes en Acció, la Plataforma per la Qualitat de l'Aire i 350BCN en accions d'oposició del model turístic dels [creuers](#).

Etiquetes: [polítiques ambientals](#), [incidència política](#), [Ecologistes en Acció](#), [cotxes](#), [desenvolupament sostenible](#), [contaminació atmosfèrica](#), [mobilitat sostenible](#)

URL d'origen: <https://xarxanet.org/ambiental/noticies/maria-garcia-de-la-plataforma-la-qualitat-de-laire-es-lhora-de-laccio-politica>