



Document de valoració de la Declaració d'Emergència Climàtica de l'Ajuntament de Barcelona per part de la Xarxa de Moviments pel Clima

Un mes després de la Declaració d'Emergència Climàtica realitzada per l'Ajuntament, la Xarxa de Moviments pel Clima (Climacció, Families For Future Bcn, Fridays For Future Bcn, Moviment per la Justícia Climàtica i Rebel·lió o Extinció Bcn) hem analitzat les 103 mesures proposades per l'Ajuntament en relació amb les demandes que hem estat formulant des de juliol de 2019, i de les que podeu fer seguiment [aquí](#) i [aquí](#).

En primer lloc, volem celebrar el canvi de discurs general de l'Ajuntament, desmitificant el relat hegemònic del creixement il·limitat, reconeixent la gran responsabilitat de la ciutat en la crisi climàtica i ecològica global. La declaració es compromet a abordar de manera urgent i contundent la reducció d'emissions de CO₂ en 2030 per frenar l'escalfament global a 1,5 °C, esmenta les diferents dimensions de la justícia climàtica i comença a parlar en termes d'interdependència i ecodependència. Un primer pas important, perquè les ciutats conformen cultura i idees que són la base per reorientar polítiques i escometre les transformacions socials necessàries davant del repte més important que afronta la humanitat.

Celebrem igualment que s'hagi recollit la nostra demanda d'incloure el Port i l'Aeroport de Barcelona, sectors altament emissors de GEH i que no estaven contemplats al Pla Clima de Barcelona¹.

1 Pla Clima: <http://lameva.barcelona.cat/barcelona-pel-clima>

La Declaració presenta la visió i compromís del govern amb l'emergència climàtica, i posteriorment identifica tota una sèrie de reptes amb els quals estem d'acord a grans trets. No obstant això, quan analitzem el pla d'acció i les mesures concretes, veiem que els reptes queden en poca cosa més que una manifestació de bones intencions, per les següents raons:

1.- La Declaració presenta un Pla de llarg termini (2020-2030) i no es compromet als objectius anuals que marca l'ONU.

Segons l'ONU necessitem reduir les emissions de GEH un 7,6% cada any² i l'Ajuntament no s'ha compromès a cap objectiu anual. La comunitat científica fa temps que alerta els governs: es necessiten canvis ràpids i sense precedents, mesures amb resultats contundents a curt termini. No podem perdre més temps.

Considerem que un Pla d'emergència exigeix planificació a curt termini, amb actuacions prioritàries (segons la seva eficàcia) que el govern es comprometi a executar en el mandat 2019-2023. Un pla a llarg termini amb actuacions que sobrepassen el mandat actual no és un pla de govern per fer front una situació d'emergència.

A més, aquest període no és el que va fixar la Taula per l'Emergència Climàtica promoguda pel govern, ni respon a la demanda sistemàtica que hem fet la Xarxa de Moviments pel Clima dins i fora del marc participatiu de la Taula:

- Aquesta es va convocar el juliol passat amb l'objectiu d'endegar un procés de co-producció del Pla d'Acció 2020-2025 (i no a 2030, com ha acabat sent) del Pla Clima, per fer front a l'emergència climàtica amb mesures efectives.

La Xarxa de Moviments pel Clima hem participat en les sessions de la Taula reclamant que es presentin les principals mesures per fer front a l'emergència climàtica en el mandat 2019-2023, amb la urgència i escala requerida, presentant el càlcul de reducció d'emissions que

2 . Informe sobre la Brecha de Emisiones 2019 | UNEP: <https://www.unenvironment.org/es/noticias-y-reportajes/comunicado-de-prensa/el-mundo-debe-reducir-las-emisiones-76-anual-en-la>

assolirà cada mesura de mitigació.

2.- No es presenta la reducció d'emissions que assolirà cada mesura de mitigació, el calendari ni el pressupost detallat.

Considerem aquest punt essencial, doncs no es pot fer un seguiment transparent de l'eficàcia de les 103 mesures proposades cara a la ciutadania i els diferents sectors implicats de la ciutat sense eines que permetin mesurar la reducció real d'emissions que aportarà cadascuna d'elles.

3.- No hi queda reflectida la creació d'un organisme de supervisió independent.

És fonamental, tant per qüestions ètiques com d'efectivitat de la Declaració, que aquesta vagi acompanyada d'un comitè encarregat de supervisar, avaluar i demanar comptes de l'assoliment (o no) de la reducció d'emissions a la que s'ha compromès. L'única manera de garantir la independència d'aquests organisme és que l'integrin agents socials i experts científics que representen l'interès general, amb exclusió de *lobbies* empresarials que representen interessos privats i de l'economia fòssil. L'avaluació ha de ser anual per poder fer amb rapidesa les rectificacions necessàries.

El Consell de la Sostenibilitat, organisme proposat per l'Ajuntament, no està recollit a la Declaració (per tant, el compromís es feble) i tampoc assoleix els requisits d'incloure experts científics independents.

4.- Gran part de les 7 demandes urgents que portem temps reclamant i hem presentat en les sessions de la Taula no han estat considerades.

- **DEMANDA 1.** *Aturar els projectes constructius de noves infraestructures contaminants viàries, portuàries i de l'aeroport de Barcelona.*

Malgrat donar rellevància a les emissions de port i aeroport en el text introductori de la

Declaració, quan entrem en mesures concretes no hi trobem l'oposició explícita del govern de Barcelona a les ampliacions d'aquestes infraestructures, ni una agenda de treball que inclogui la suspensió cautelar de les obres en marxa d'ampliació del port, així com l'expansió de línies de vol i rutes marítimes. Per a la Xarxa, aquestes són intervencions urgents i ineludibles en qualsevol pla de reducció global d'emissions.

○ **Aeroport:**

El President del govern espanyol ha anunciat, en la seva recent visita a Barcelona, una inversió de 1500 milions d'euros per l'expansió de l'aeroport³, un despropòsit en plena emergència climàtica, la qual el mateix govern espanyol acaba de declarar i que exigeix una resposta contundent per part del govern de Barcelona si vol ser coherent amb la lluita contra la crisi climàtica.

Acolлим amb satisfacció la mesura que s'ha inclòs a la declaració sobre estudiar l'eliminació dels vols curts que tenen alternativa ferroviària, i demanen que sigui el govern de Barcelona qui elabori aquest estudi en cas que en un plaç de dos mesos no hi hagués resposta de la resta d'administracions. Aquesta és una acció factible⁴ i que revertiria les nefastes polítiques de transport que penalitzen el sistema ferroviari convencional a favor d'inversions, subvencions i privilegis fiscals a l'aeroport i al sector de l'aviació.

○ **Port:**

Algunes de les mesures plantejades ja fa anys que estan sobre la taula, o bé formen part de plans aprovats a llarg termini com els accessos ferroviaris o la electrificació. Per acabar-ho d'adobar, aquesta mesura és poc viable sense regulació obligatòria sobre el sector marítim.

3 . Documento: estas son las propuestas de Sánchez a Torra.

<https://amp.elperiodico.com/es/politica/20200206/sanchez-torra-mesa-de-dialogo-reunion-barcelona-7837910>

4 . [Ada Colau, Greta Thunberg y los trenes](http://blogs.lavanguardia.com/cambiar-para-seguir-viviendo/2020/01/18/ada-colau-greta-thunberg-los-trenes-57285/) <http://blogs.lavanguardia.com/cambiar-para-seguir-viviendo/2020/01/18/ada-colau-greta-thunberg-los-trenes-57285/>

Altres propostes són actuacions que tindran un escàs impacte en la reducció d'emissions. Per això insistim en demanar que es prioritzi aturar les ampliacions previstes: dues terminals de creuers de gran capacitat a més de la nova terminal de l'empresa ICL Iberia, abans anomenada Iberpotash. Destaquem que aquest darrer projecte ha rebut el suport de les tres administracions malgrat els enormes danys ambientals causats i les sentències en contra de l'empresa⁵.

També demanem la definició d'un pla de reducció de rutes de transport marítim, prioritàriament creuers, per assolir la reducció anual d'emissions de CO2 del 7,6 % que permetrà acomplir els objectius climàtics l'any 2030.

○ **Ampliació d'infraestructures viàries**

No es contempla la nostra demanda en relació a aturar les ampliacions viàries de la Ronda Litoral, l'autovia Sant Andreu–Sagrera ni l'ampliació de la C-58. Instem el govern municipal a posar-se d'acord internament i a defugir el debat competencial. Actualment, els partits que governen la nostra ciutat governen en coalició amb l'Estat: no hi ha excuses per no actuar.

- **DEMANDA 2.** *Taxa de toxicitat (peatge urbà) per tal de reduir el 50% del trànsit de vehicles privats d'acord als nivells de l'OMS, amb excepcions per a turismes amb 3 o més ocupants i persones amb mobilitat reduïda. Destí de la recaptació a l'augment del finançament del transport públic.*

La mobilitat és responsable d'un 40% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle que s'imputen a la ciutat. És un àmbit de plena competència de l'Ajuntament. Tanmateix, a la Declaració no s'hi presenta cap mesura estructural de reducció dràstica de l'ús dels vehicles motoritzats a banda de l'aplicació de la Zona de Baixes Emissions, mesura que

5 . Suport institucional a ICL malgrat les sentències contra l'empresa https://www.ara.cat/economia/Suport-institucional-ICL-polemiques-Iberpotash_0_2384761645.html

considerem ineficaç.

El propi informe de resultats d'emissions de la ZBE⁶ mostra que serà insuficient. Concretament, assenyala: *“En referència a les emissions de CO₂, s’espera també una reducció del 4,6% per l’escenari amb moratòria, i del 5,5% sense moratòria. Tots dos percentatges estan referits a la situació inicial de l’any 2017, en el qual es van comptabilitzar unes emissions totals del sector viari de 884.074,1 tn CO₂ “. Això suposa que la ZBE aconseguirà una reducció de tan sols 48.524 tn. Aquesta xifra està lluny de la reducció de 550.000tn en emissions de CO₂ amb què ha estat anunciada la mesura⁷.*

A més, qüestionem que aquest resultat no comptabilitzi les emissions de GEH generades en la renovació del parc de vehicles que la ZBE accelera, ja sigui per la compra de vehicles nous o de segona mà, donat que:

- El frau de les emissions també ha estat un frau en les dades de consum de combustible i de les emissions reals de CO₂ dels vehicles, un 40% superior de mitjana del que teòricament indiquen els fabricants.⁸ ».
- Les emissions de CO₂ s'han de calcular en el cicle de vida del vehicle i aquí els estudis assenyalen que la renovació de flotes no hauria de ser inferior a 15-20 anys⁹.
- Gairebé la meitat dels vehicles venuts aquest any van ser SUV (tot terreny moderns) que estan incrementant les emissions de CO₂¹⁰.

La ZBE és una mesura de renovació que manté el mateix model insostenible de mobilitat dominat pel vehicle privat. No contribueix a rebaixar el trànsit motoritzat ni les emissions,

⁶ https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/sites/default/files/br_impacteestimat_zbe_bcn.pdf

⁷ https://www.barcelona.cat/infobarcelona/ca/tema/emergencia-climatica/barcelona-esta-en-situacio-demergencia-climatica-2_901721.html

⁸ Veure estudi [“Real-world vehicle fuel consumption gap in Europe at all-time high”](#)

⁹ Veure informe de l'Agència Europea del Medi Ambient [«Range of life-cycle CO₂ emissions for different vehicle and fuel types»](#)

¹⁰ Veure informe [«SUV CONTRA EL CLIMA»](#)

ni tampoc permet alliberar el viari per impulsar els modes actius i el transport públic i col·lectiu. És per això que rebutgem les mesures de renovació de vehicles. Demanem l'aplicació de la taxa anticontaminació, que sí ha obtingut resultats demostrats en la reducció del parc circulant.

D'altra banda, la reducció dràstica dels vehicles a motor és també una mesura clau per reduir la vulnerabilitat per episodis de calor extrema, especialment al centre de la ciutat, on es mostra més intensament l'illa de calor de Barcelona i el grau d'urbanització no permet altres solucions. Els motors de combustió són una font amb doble efecte en relació a la temperatura: d'una banda, el funcionament del motor és una font de calor directa que contribueix a l'escalfament; i de l'altra, l'emissió de contaminants produeix un efecte hivernacle local que entorpeix el refredament de la ciutat a la nit.

- **DEMANDA 3.** *Incrementar la generació d'energia provinent de fonts renovables i netes.*

A la Declaració es presenta l'impuls a la generació d'energia renovable i local als blocs d'habitatge i als equipaments municipals l'any 2025 per un total de 41MWp de d'energia fotovoltaica. Si considerem 1700 hores anuals, seria un total de 70GWh. Tenint en compte que el consum elèctric anual de la ciutat són 6700GWh (dades 2017¹¹), estem parlant de transformar tan sols un 1% de l'electricitat i menys de la meitat de l'energia primària.

Una altra de les línies d'actuació és l'increment de les ajudes a la rehabilitació. Aquestes polítiques tenen un abast limitat i no han demostrat resultats degut a l'efecte rebot de la paradoxa de Jevons: les millores en eficiència produeixen un augment en el consum.

La proposta que es planteja és clarament insuficient cara a un canvi de model energètic, tant per la producció d'energia renovable i neta, com per la manca de mesures eficaces

11. Font: https://decidim-barcelona-new.s3.amazonaws.com/decidim-barcelona/uploads/decidim/attachment/file/5219/Informe_1a_Sessi%C3%B3_TEC_Renovables_vdef.pdf

de reducció del consum energètic i distribució justa d'aquest recurs.

- **DEMANDA 4.** *Pla de tancament de la incineradora pública TERSA i desvinculació de 'Barcelona Energia' de TERSA, en paral·lel a l'impuls de polítiques de Residu Zero.*

Ni tan sols s'esmenta la incineradora TERSA, la qual genera 322.209 tones de CO2 anuals (dades 2018). Sense posar data al tancament de la incineradora TERSA amb l'establiment d'un pla associat a objectius de reducció anual de residus destinats a incineració, no és creïble un canvi model de gestió actual. El interessos econòmics creats al voltant del model de gestió de residus actual són molt forts i calen polítiques valentes. Aquesta gestió costa al voltant de 307 milions d'euros anuals: la partida pressupostària més important del consistori.

Es planteja desplegar la recollida de sistemes individualitzats de residus domèstics i comercials al 100% de la ciutat sense concretar sistema ni calendari. Es preveu augmentar la recollida selectiva fins al 65% sense indicar quina reducció de residus destinats a incineració s'assolirà. Recordem que el 16% dels residus incinerats en TERSA no reben tractament previ, incomplint la directiva europea.

Amb les empreses es proposa d'establir acords voluntaris. No podem deixar a la voluntarietat l'emergència climàtica: calen mesures que obliguin les empreses, les grans superfícies i el comerç *on-line* a reduir els residus que generen.

D'altra banda, valorem positivament que es plantegi aplicar els canvis normatius per a implementar els sistemes de responsabilitat ampliada del productor i de dipòsit, devolució i retorn. Esperem veure l'Ajuntament posicionant-se com a actor polític per tal de pressionar el govern espanyol (amb qui comparteix partit) i la Generalitat, ja que aquests canvis de normativa entren en el seu àmbit de competència.

- **DEMANDA 5.** *Desinversió de les finances municipals en combustibles fòssils.*

Cap actuació es refereix explícitament a la desvinculació de la gestió de les finances

municipals del sector de les energies d'origen fòssils (gas, petroli i carbó, sense excepcions, incloses totes les activitats del sector necessàries per l'extracció, la producció, el transport, la generació, etc.) i de les entitats que el financien. No hi ha cap compromís a no col·laborar (sigui amb guies de contractació, o licitacions, etc.) amb aquest sector ni amb entitats financeres, tal com hem demanat des de la Xarxa de Moviments pel Clima.

Tot i que l'Ajuntament va reduir parcialment durant el mandat anterior la seva dependència inversora d'entitats que financien les energies d'origen fòssil, continua col·laborant amb aquests bancs tant per al seu finançament, com per la gestió d'excedents, pagaments i cobrament. Tampoc estableix cap criteri que reguli la seva col·laboració amb bancs per tal que es comprometin a no finançar la indústria fòssil, és a dir, no donar nous finançaments i establir un pla per aturar totalment les línies de finançament obertes en un termini de màxim 5 anys o menys com recomana l'informe [Banking on Climate Change de 2019](#)¹².

Tampoc l'Ajuntament, a la Declaració, va més enllà de les seves competències en demanar la implicació necessària a altres institucions (Generalitat, Estat i Unió Europea): interpellant, per exemple, el Banc Europeu d'Inversió, un dels principals finançadors de l'Ajuntament, que continua finançant projectes de gas; o bé, fins i tot en l'àmbit municipal, a la Comissió de control del Fons de Pensions del Ajuntament. Creiem que li correspon aquesta responsabilitat atès que Barcelona té un paper nacional i internacional, a banda de participar a la C40, la qual promou la desinversió dels combustibles fòssils als municipis.

Qualsevol proposta seriosa per fer front a l'emergència climàtica ha d'abordar directament l'origen del problema, i en les condicions d'emergència d'aquest moment és evident que la manera més resolutiva és aturar urgentment tot tipus de suport a les energies fòssils.

- **DEMANDA 6.** *Sobirania alimentària: conversió de la nova nau "Eco" de Mercabarna en espai de venda de la producció ecològica i de proximitat. Garantir la*

¹² https://www.ran.org/wp-content/uploads/2019/03/Banking_on_Climate_Change_2019_vFINAL1.pdf

producció urbana i periurbana com a font de subministrament agrícola de Barcelona. Adopció d'una dieta baixa en proteïna animal, ecològica i de proximitat als menjadors de competència municipal.

Apreciem que s'hagin recollit les nostres demandes en relació a la promoció de dietes saludables i baixes en carboni als menjadors municipals, així com a l'obertura i promoció del mercat majorista d'aliments frescos, ecològics i de proximitat a Mercabarna el 2021.

També valorem positivament que es vulgui potenciar el consum de productes de temporada, ecològics i de proximitat. Alhora, considerem encertat que aquest es vinculi a l'activació dels productors locals i al reaprofitament alimentari.

D'altra banda, trobem a faltar mesures destinades a garantir la producció als espais agraris existents a Barcelona com a font de subministrament agrícola per la ciutat. Demanem que el govern de Barcelona defensi la re-avaluació dels projectes urbanístics (realitzats amb l'òptica creixentista del Pla General Metropolità aprovat en 1976) ja aprovats en moltes poblacions de l'àrea metropolitana i que pretenen edificar en els últims espais profitables per l'agricultura.

- **DEMANDA 7.** *Política de comunicació i sensibilització rigorosa i permanent sobre l'emergència climàtica en els mitjans de comunicació; així com en activitats de formació i difusió dels centres públics.*

Les mesures proposades van en la direcció correcta, però manquen de la concreció suficient en alguns aspectes. Respecte a la formació i difusió en centres públics, apreciem que es faci referència a la introducció de continguts relacionats amb l'emergència climàtica als centres educatius. Tanmateix, no se'n determina el format; per tant, es fa difícil conèixer l'abast que aquesta tindrà. És positiu, també, que es vulguin involucrar mecanismes municipals com l'ICUB o la xarxa de biblioteques, així com l'aplicació de criteris de reducció i impacte climàtic a alguns esdeveniments i festes.

Un aspecte crucial en aquesta demanda és informar correctament la societat sobre la crisi que vivim. Calen mesures ambicioses de divulgació i comunicació que vagin més enllà de

la mera aproximació ciutadana a la Declaració. No hi trobem cap menció a la comunicació en medis i ens públics de gran abast, que resulten fonamentals per a la transformació de consciències; tan sols hi ha estratègies focals com les relatives als equipaments culturals. També volem destacar, tot i no haver-ho recollit com a demanda, que valorem positivament les accions destinades a augmentar la recerca en clima i el coneixement de l'impacte social i de justícia climàtica, així com la seva difusió, ja que aquests elements augmenten la conscienciació de la ciutadania.

5. - Manca concreció en algunes mesures mentre que altres són mesures sense efecte en termes climàtics, de reducció i adaptació.

Una part de les mesures presentades són genèriques, per exemple: “introduir el vector emergència climàtica en els transformacions estratègiques metropolitanes, impulsar corredors verds urbans, ombra en 10 espais assolellats, eixos verds, estudiar...”.

En altres casos, són mesures que, si bé poden significar millores per a la població (seguretat vial, recuperació de l'espai públic, etc.), no tenen efectes apreciables en termes de reducció d'emissions o d'adaptació i resiliència. És el cas de mesures com l'extensió de l'estacionament regulat, la reducció de velocitat a 30 km/h., el teletreball, acords voluntaris amb el sector privat, o bé actuacions urbanes “micro” com l'actuació en 200 escoles i 10 cobertes o façanes verdes, o la iniciativa “obrim els carrers” un cop al mes.

En relació a l'aigua, les properes dècades estaran marcades per una greu escassetat hídrica a regions com Barcelona. S'han de prendre mesures reals i justes per a poder garantir el dret d'accés a l'aigua, el qual no és possible amb la gestió públic-privada actual. Per garantir l'accés a l'aigua és necessària la remunicipalització de les aigües de Barcelona per tal que els costos de manteniment que en fem no es dupliquin, com ja està succeïnt amb l'actual gestió pública-privada d'Agbar¹³. Hi ha estudis on es demostra que amb aigua pública no pagaríem tant com ho fem ara¹⁴.

¹³ https://plataformaaguaesvida.files.wordpress.com/2013/11/rebut_aigua_a4.jpg

¹⁴ <https://plataformaaguaesvida.files.wordpress.com/2013/07/informe-2-estudi-tarifes-2004.pdf>

Quant a la mesura “Aprovar una ordenança que obligui a la utilització d’aigües grises, pluvials o regenerades en nous edificis o grans rehabilitacions”, trobem que és bo que els edificis nous facin un circuit tancat d’aigües grises, però a Barcelona, on cada cop hi ha menys terra urbanitzable on fer edificis, la mesura no té un pes rellevant. Per acabar, creiem que hi manquen mesures fonamentals com ara tenir de reserva estratègica l’ús d’aigües regenerades de la depuradora del Besòs, fer un terciari a la depuradora de Sant Adrià, o tenir un sistema per a injectar aigua a l’aqüífer i pujar Besòs amunt, tal com s’ha fet al Llobregat.

Pel que fa a les mesures per protegir el litoral, ens manca concreció respecte a les estratègies de protecció i ús específic per a cada platja que es plantegen. Les solucions actuals (espigons subterranis, portar sorra del fons marí) són temporals, costoses i, per tant, ineficients. Els estralls que ha deixat el temporal Glòria a les platges són un bon exemple del futur proper. Proposem, com a mesura urgent per a mitigar aquest problema, acabar amb la regeneració artificial de les platges i recuperar la baixada de sorra per rambles, torrents i rius. Com més deixem la platja retornar al seu estat natural, millor resistirà els embats de la mar i les crescudes dels rius.