

Barcelona: alerta vermella per la inseguretat (climàtica)

Per fer front a la crisi climàtica, l'Ajuntament i l'Àrea Metropolitana de Barcelona han aprovat nous plans amb desenes de mesures per dur a terme en els propers anys. El nou govern d'Ada Colau, fins i tot, ha creat una regidoria d'Emergència Climàtica i Transició Ecològica. CRÍTIC, però, posa la lupa per saber realment què s'hi ha fet i què no s'hi ha fet encara.

Joan Buades i Sergi Picazo

L'aeroport del Prat pot quedar submergit en poques dècades. Els barris de la Marina, de la Barceloneta i del Poblenou corren un alt risc de ser zones inundables. El 98% de la ciutadania està exposada a partícules fines contaminants que maten prematurament més de 900 persones l'any a la ciutat i 3.500 al conjunt de l'àrea metropolitana. A l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB), que només ocupa un 2% del territori català, hi viu el 43% de la població, i a la capital, més d'un de cada cinc habitants. **El canvi climàtic a Barcelona i la seva àrea pot ser esfereïdor.** Els científics no parlen ja d'un futur llunyà. Ho notarem, en les pròximes dècades, amb un augment de la temperatura mitjana de la ciutat; amb una major contaminació atmosfèrica; amb la pujada del nivell del mar en tota la franja litoral, i, a l'últim, amb situacions de sequera més llargues, només trencades per episodis de pluges torrencials. De fet, la Comissió Europea [ha hagut de denunciar](#) Espanya davant el Tribunal de Justícia de la UE per l'incompliment dels límits de contaminació des de fa una dècada i ha posat èmfasi especial en els casos de Barcelona i de Madrid.

Les projeccions de temperatures contingudes al capítol 5 del [Tercer Informe sobre el Canvi Climàtic a Catalunya](#) corroboren el risc que Barcelona pugui veure com la seva temperatura mitjana augmenti en +4 °C en poques dècades. La temperatura a la ciutat des del 1780 fins al 2014 ha pujat +1,6 °C. En l'escenari pessimista, vivint i consumint com fins ara, l'augment addicional podria atènyer +2,2 °C, és a dir, +3,8 °C des de finals del segle XVIII. Si ens fixem només en els estius, a mitjan segle podrien arribar a ser +4,1 °C més tòrrids. [Aquest juliol ha estat el mes més calent en la història des del 1880, amb un registre d'un augment mitjà de +1,2 °C.](#) Paral·lelament, el Servei Meteorològic de Catalunya ha constatat que la temperatura mitjana a l'estiu ha augmentat de [+2,5 °C al país des del 1950.](#)

A Barcelona es produeixen un miler de morts prematures l'any per les partícules contaminants

Aquest rang d'augment de les temperatures accentua **dos dels riscos majors per a la salut pública:** la freqüència dels cops de calor i l'increment de la mortalitat prematura per contaminació. Es calcula que **les morts per cops de calor a tot Catalunya es multiplicaran per vuit** en un escenari d'increment mitjà de temperatures (dels 310 decessos anuals per al període 1971-2000 fins als 2.504 el 2050). Com que l'efecte d'*illa de calor* fa que les temperatures en zones urbanes densament poblades siguin sensiblement superiors a les de les zones rurals properes, bona part

d'aquestes morts tindran lloc a Barcelona i al conjunt de l'AMB.

Igualment, l'alça sostinguda de les temperatures en una ciutat amb un parc automobilístic privat tan dens com Barcelona fa de catalitzador del risc de mort prematura per contaminació per a col·lectius molt vulnerables com la gent gran, els nadons, les gestants o les malaltes mentals. En la [dècada passada a Espanya, la contaminació va matar 93.000 persones](#). La situació fa temps que és crítica a la capital catalana, on més del 70% de la població està exposada a nivells de contaminació de diòxid de nitrogen (NO₂) i el 98% al de partícules en suspensió (PM10) per sobre de la directiva europea i dels valors recomanats per l'Organització Mundial de la Salut. Traduït, signifiquen, només pel que fa a contaminació per NO₂, prop de 1.000 morts entre les persones majors de 30 anys l'any ara mateix, el 7% del total de decessos. Això equival a una de cada sis morts a l'Estat espanyol per inhalació d'aquest perillós compost químic. A més, tot i que no es poden sumar ambdues magnituds perquè alguns casos estan correlacionats, l'[Agència de Salut Pública](#) avisa que no menys de 400 persones moren ja prematurament a Barcelona cada any per exposició a partícules en suspensió bàsicament provinents de cotxes, d'avions i de creuers. En el cas del conjunt de l'àrea metropolitana, les xifres actuals parlen de **3.500 morts prematures anuals**. Si la situació es manté com fins ara, aquestes magnituds no faran més que incrementar-se.

L'aeroport, el port i el front marítim de Badalona al Poblenou patiran inundacions en els propers anys

El Pla del clima de Barcelona preveu sobretot un triple efecte al litoral com a conseqüència del canvi climàtic: un augment de la inundació, canvis morfològics a les platges i una major exposició de les infraestructures portuàries. Hi hauria moltes diferències a Barcelona ciutat entre un augment de temperatura de +1,5 °C, respecte d'un escenari de +4 °C? Doncs, sí. Si fem cas de les projeccions del portal de recerca '[Climate Central](#)' a través del seu programa "[Surging Seas](#)", que compta amb el [finançament de la Rockefeller Foundation o de l'agència governamental estatunidenca National Science Foundation](#), el corredor litoral amb centre a Barcelona s'hi juga moltíssim.



Si fem un *zoom* des del port de Barcelona al pont del Petroli, a Badalona, l'impacte podria ser enorme: **el port i el front marítim tant del Poblenou com de Badalona podrien quedar inundats** completament en poques dècades:



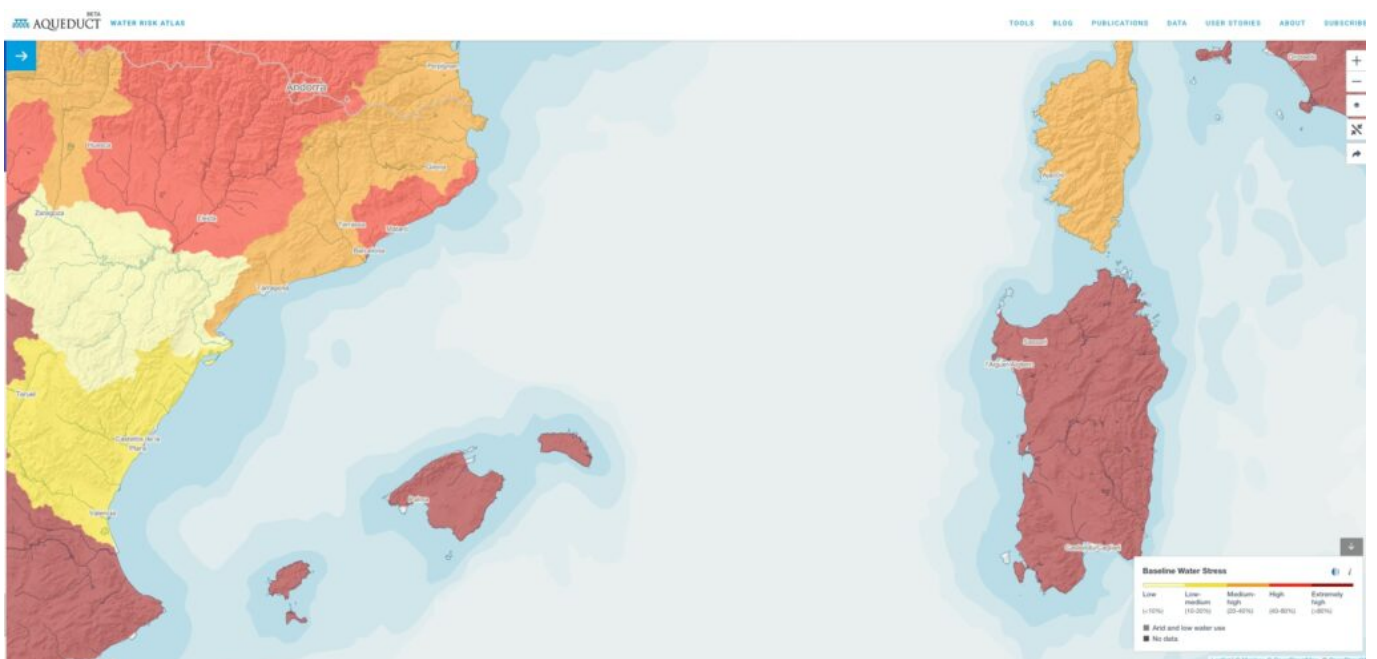
Si mirem cap al sud, sembla que bona part del barri de la Marina i l'aeroport podrien quedar submergits:



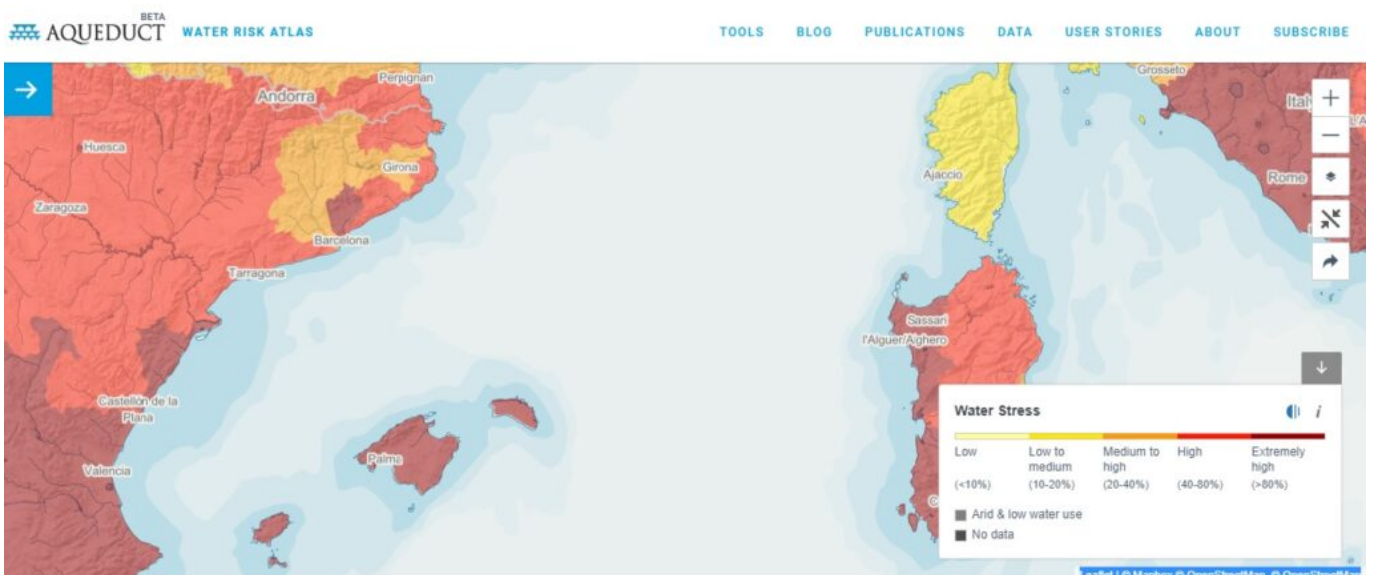
Tot i això, els informes que té actualment l'Ajuntament de Barcelona preveuen afectacions menys greus per la pujada del nivell del mar. Tècnics de la regidoria d'Emergència Climàtica i Transició Ecològica asseguren que hi haurà problemes sobretot a les platges i a les instal·lacions del port de Barcelona. "Concretament, **pel que fa a les platges, és probable que augmenti el risc d'inundabilitat a la meitat però sobretot a la fi del segle XXI**", diuen. Això farà canviar la forma de moltes platges i els restarà sediments i sorra. El port en patirà les conseqüències; però, segons diuen des de l'Ajuntament, la gravetat serà menor "quan finalitzin les obres de defensa dels ports, que actualment s'estan definint".

En els pròxims anys es podria arribar a una mitjana de 100 dies seguits sense ploure a la ciutat de Barcelona

Un últim element a considerar són les precipitacions i els recursos hídrics a la ciutat de Barcelona, sobretot per la despesa en aigua del turisme. És una de les variables més incertes per ara, amb un màxim de reducció del 22% al litoral cap al 2050. L'aproximació més citada, la del projecte ESCAT, impulsat pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, preveu un **allargament de les ratxes seques** (dies seguits sense pluja) dels 66 dies anuals seguits per al període 1971-2000 a 100 (gairebé un de cada tres) durant la primera meitat d'aquest segle. Aquesta tendència serà simultània a l'augment moderat de la probabilitat d'episodis d'aiguats extrems de 200 o, fins i tot, de 500 litres en 24 hores. El [World Resources Institute](#), que té entre els donants principals fundacions com la Belinda and Bill Gates, Bloomberg Philanthropies o Cargill, així com els ministeris d'Afers Estrangers dels Països Baixos i de Dinamarca i de l'agència sueca de cooperació internacional, monitora els riscos globals relacionats amb l'escassetat d'aigua. A l'atles interactiu [Aqueduct Water Risk](#), qualifica la situació hídrica actual de bona part de l'AMB com d'"alt risc":



I preveu que passi a "risc extrem" d'aquí al 2030 si no hi ha un canvi radical:



Què hi ha fet l'Ajuntament de Barcelona?

Les institucions barcelonines (l'Ajuntament i l'Àrea Metropolitana) han començat recentment a dotar-se d'eines de planificació per fer front a la crisi climàtica que abracen tot el territori i no solament, com fins feia poc, les instal·lacions municipals. Així, l'Ajuntament de Barcelona va publicar a l'abril de l'any passat un [Pla del clima 2018-2030](#), fruit de la participació de diversos agents (l'Administració, empreses, col·lectius i particulars fins i tot). Tot i això, aquest Pla no ha estat aprovat en un ple municipal. És a dir, que no té caràcter vinculant ni des del punt de vista regulador ni pressupostari. Per la seva banda, l'Àrea Metropolitana de Barcelona també disposa des del setembre de l'any passat d'un [pla Clima i Energia 2030](#), amb objectius encara menors, aprovat per unanimitat pel màxim òrgan de govern, el Ple del Consell Metropolità.

A més, l'Ajuntament de Barcelona ha rebut premis, com ara l'atorgat pel [Pacte d'Alcaldes i Alcaldesses pel Clima i l'Energia de la UE](#) de la mà del comissari Miguel Arias Cañete pel seu "progrés excepcional". O el [rebut al maig passat](#) de l'organisme que qualifiquen de "principal organisme internacional d'avaluació i mesura de l'acció contra el canvi climàtic", el Carbon Disclosure Project (CDP). L'entitat té entre els seus patrons més importants empreses com la Borsa de Frankfurt, Abertis Infraestructuras, Starbucks o Zurich Insurance Group.

Les eines previstes per combatre l'emergència climàtica al Pla de Barcelona reuneixen 18 línies d'actuació amb fites programades en un calendari i un alt nivell de concreció. De fet, com es destaca en el [primer informe institucional de seguiment del Pla](#), algunes d'aquestes mereixen ser destacades especialment perquè marquen un avenç mai fet fins ara:

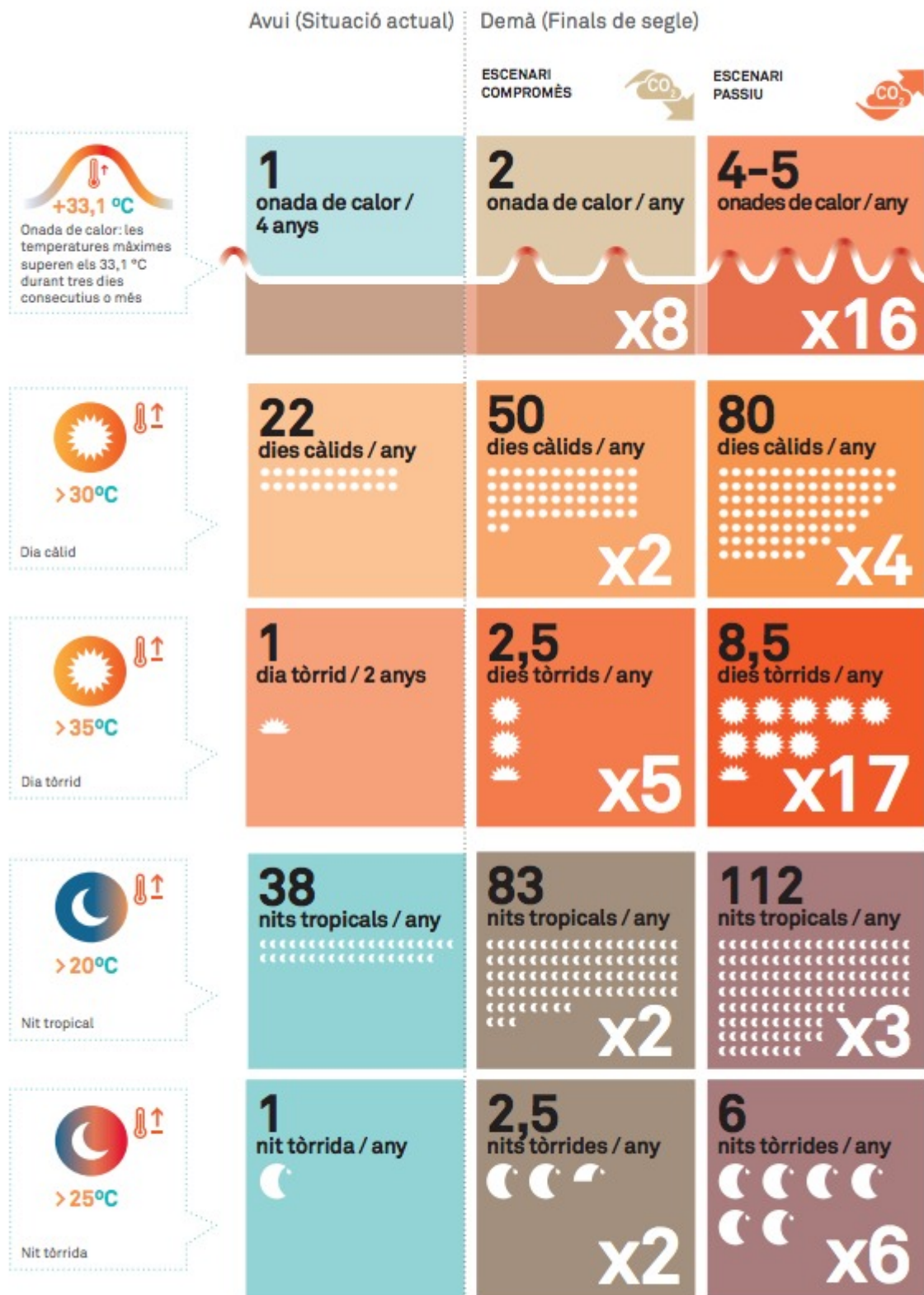
- La creació d'una comercialitzadora energètica municipal, Barcelona Energia, que augmenta la sobirania energètica local i, després de la [rectificació del propòsit inicial de comprar energia provinent de la incineració](#), permet posar les bases per a un futur operador energètic que produeixi energia realment verda.
- La millora de la xarxa d'autobusos, incrementant-ne la connectivitat i les freqüències.
- El proveïment de menús amb productes ecològics a les 97 escoles de la ciutat, ja que obre el camí a millorar la dieta infantil afavorint la sobirania alimentària reduint la creixent petjada climàtica de la nutrició humana.

Tot i això, des d'una perspectiva ecologista, el Pla del clima de Barcelona té, fonamentalment, sis forats que CRÍTIC analitza amb lupa.

Dades climàtiques de fa cinc anys

Per tenir un bon pla, cal fer un bon diagnòstic i treballar amb les millors dades disponibles. El Pla del clima de la ciutat n'és un contraexemple: el diagnòstic emprà dades del 2014, mentre que [l'Oficina Climàtica de Catalunya en té publicades fins al 2017](#). La diferència és important perquè des del 2015 van tornar a repuntar les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle (GEH) a Catalunya i, especialment, a les comarques de Barcelona. **Basar-se en dades no actualitzades minimitza el consum energètic per habitant i les emissions equivalents.** A més, si la comparativa es fes amb referència al Protocol de Kyoto del 1999, les emissions semblaria que disminuïssin un 35%; però, si es comparen amb el 1990, l'augment real és del 18%.

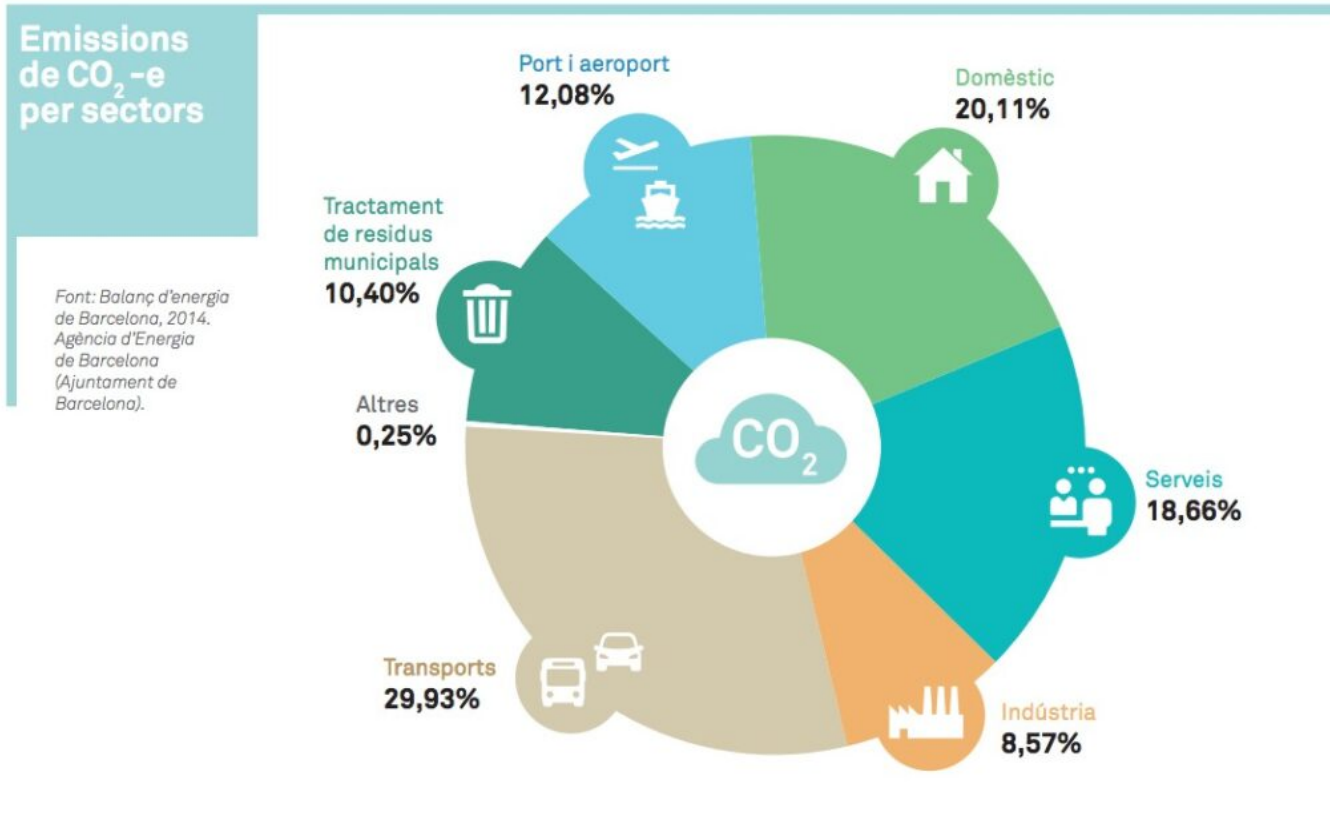
També es podria qüestionar l'escenari que preveu de pujada de temperatures. Si la previsió per a la fi del segle XXI era patir, en el pitjor dels casos, 112 nits tropicals (de més de 20 °C) l'any, [el 2018 ja n'hi va haver 100. Pel que fa a les tòrrides \(nits de més de 25 °C\), les 12 del 2018 dupliquen el pronòstic del pitjor escenari possible previst al Pla.](#)



No visibilitza l'impacte de la indústria turística

La representació de les emissions per sectors ignora una de les activitats amb més creixement des del 1992: el turisme. Hi ha, doncs, una invisibilització de la **petjada del turisme** en la crisi

climàtica, tot i que aquesta indústria genera [almenys el 8% del conjunt de les emissions globals de carboni](#).



TURISME I MEDI AMBIENT

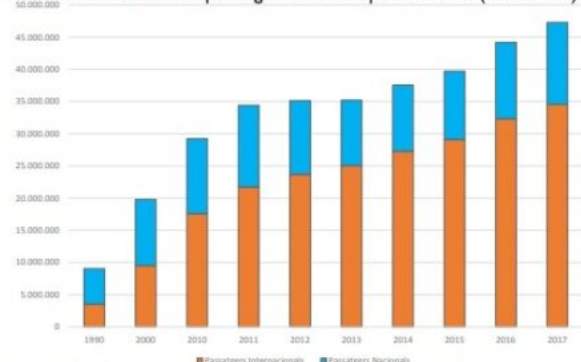
EVOLUCIÓ DEL TURISME

48M Augment (x5) del nombre de passatgers entre el 1990 i el 2017.

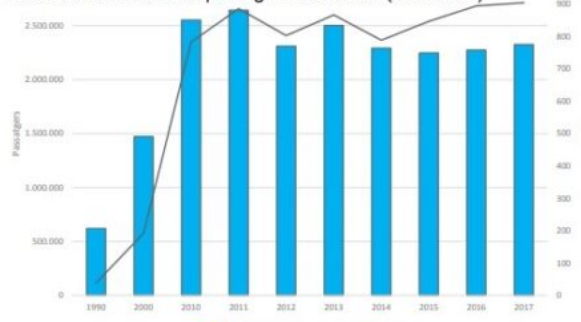
35M Augment (més de x10) del nombre de passatgers internacionals.

2,7M Augment (x24) del nombre de creueristes en vint anys.

Evolució del nombre de passatgers de l'Aeroport del Prat (1990-2017)



Evolució del nombre de passatgers de creuers (1990-2017)



Per al cas de Barcelona, a més, hi ha un [estudi científic](#) pioner en l'àmbit internacional sobre la


petjada climàtica del turisme, que ha fet servir dades del mateix Ajuntament i que es va concloure abans que es fes la presentació pública del Pla. L'estudi avalua les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle totals incloent-hi les activitats associades (aviació i creuers, acomodació, activitats de lleure i transport urbà). La conclusió és que **la petjada climàtica del turisme a Barcelona l'any 2016 va ser de 9,6 milions de tones equivalents de CO₂**. En contrast, en el Pla s'apunta que les emissions totals de la vida a la ciutat per al mateix any serien solament de 3,4 milions de tones equivalents. L'explicació és senzilla: l'estudi científic inclou la factura climàtica de l'aviació (que representa més del 95% de la petjada climàtica turística) i dels creuers, mentre que el diagnòstic del Pla municipal la ignora. El deteriorament climàtic hi és, però no apareix en l'estadística.

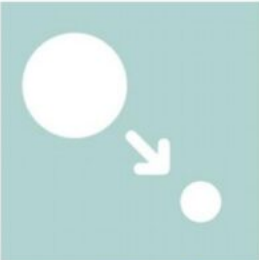
Objectius per al 2030 allunyats de l'emergència

El Pla també proposa una reducció del 45% de les emissions de GEH *per capita* el 2030 respecte al 2005. Per què s'escull l'any 2005? Aquell any va ser l'any pic d'emissions arreu, en temps de precisi. No és el mateix reduir el 45% en 12 anys sobre l'any rècord en emissions que fer-ho sobre les del 2010, que és l'[any base](#) que considera l'ONU perquè pugui mantenir-se l'escalfament global entorn d'1,5 °C. La diferència representa comprometre's a reduir el 20% menys. I, això, sense perdre de vista que **el Pla no té en compte en la base de càlcul ni la factura climàtica de l'aviació ni la dels creuers**. Tot i això, l'actual regidor d'Emergència Climàtica, Eloi Badia, justifica que "hi ha estudis que agafen dates de referència diferents de les del 2010" i, a més, creu que "el més important és el percentatge que es reduirà, i per això nosaltres ens proposem reduir fins a un 45% de les emissions de l'any 2005" a través d'una sèrie d'accions molt concretes a desenvolupar, en lloc d'obrir un debat sobre quina seria la millor data de referència.


Barcelona té un pla!

OBJECTIUS ESTRATÈGICS 2030







MITIGACIÓ




ADAPTACIÓ I RESILIÈNCIA



JUSTÍCIA CLIMÀTICA




IMPULS A L'ACCIÓ CIUTADANA




45% d'emissions de GEH per capita que 2005


Neutralitat en carboni (2050)




↑1 m² de verd per habitant




0 pobresa energètica



1,2 m€ ajudes projectes ciutadans



- 100 l/hab./dia



100% finançament net

Un altre element ressenyable és l'**absència de plans d'adaptació contra les inundacions** a fi que la ciutadania que viu a la Marina, al Poblenou i a la Barceloneta, sobretot, puguin sentir-se protegida a mitjà termini. Aquesta absència per frenar les inundacions per la pujada del nivell del mar també afecta la viabilitat futura del port i de l'aeroport, tot i que la gestió d'aquestes infraestructures depèn de l'Estat central. "S'ha treballat un increment del mar potencial per al 2046-2065 de 0,94 metres. Tenint en compte que el Pla del clima es planteja en l'Horitzó 2030, es treballa sobretot en l'àmbit de la pèrdua de sorra a les platges i del risc d'inundació per intensitat d'onatge. Però, igualment, sí que hi ha una línia específica de treball sobre el mar, les infraestructures litorals i les platges", justifica Eloi Badia.

Temes clau que segueixen en l'espera

El mandat anterior va acabar sense que l'Ajuntament prengués cap decisió estratègica en un escenari d'emergència climàtica en àmbits fonamentals com ara:

- El canvi de prioritat de la política de mobilitat en favor de la salut comunitària i del clima: **no s'ha restringit el trànsit amb vehicles privats i turístics enlloc ni tan sols en les zones properes a escoles**, centres sanitaris, centres cívics o en els eixos més contaminats. A diferència de Madrid, a Barcelona ni tan sols s'ha posat en marxa una petita zona de baixes emissions en tota la legislatura. L'accés amb transport públic des de l'àrea metropolitana a la ciutat és molt deficitari i, sovint, dissuasiu de poder prescindir del cotxe. Els preus del transport públic, congelats, segueixen sent més atractius per a turistes que per a àmplies capes de la població resident. En un sector al qual el mateix Pla imputa el 30% del consum energètic, el resultat és que la mobilitat amb vehicles amb combustibles fòssils s'ha mantingut per sobre del 20% i els nivells de contaminació incompleixen, permanentment, la directiva europea sobre protecció de la salut com ha denunciat la [Plataforma de la Qualitat de l'Aire](#) repetidament.
- **Se segueix en l'espera de l'aprovació d'una ordenança d'edificis i oficines que faci obligatori el proveïment amb energia solar** i l'eficiència energètica amb un quadre fiscal i d'assessorament públic gratuït que afavoreixi una reducció massiva del que avui representa una cinquena part del consum energètic de la ciutat. Hi ha d'haver un objectiu concret i rellevant de proveïment solar de l'electricitat a mitjà termini. El [projecte "Solarcity", de Berlín](#), podria ser un bon mirall.
- **No hi ha previsions de tancament de la incineradora de Tersa** de cara a una gestió més tova dels residus, així com a la reducció dràstica de la desena part de despesa energètica total que genera.
- Fer de la reforestació biodiversa per districtes i barris una prioritat real de cara a actuar de vertader refugi climàtic i millorar la salut comunitària. **Cal guanyar verd massivament a moltíssimes places dures, antics carrils per a cotxes, superilles**, i això s'ha d'incorporar a una normativa urbanística encara deutora del Pla general metropolità de Porcioles basat en el fetitxisme del creixement i el profit d'uns quants.

Pressupost encara per definir

El pressupost que té actualment el Pla per a aquestes iniciatives contra l'emergència climàtica, a distribuir al llarg de 12 anys, seria ara mateix d'**1,2 milions d'euros destinats a ajuts per a projectes ciutadans**. Sobre un pressupost general municipal de 2.700 milions el 2018. La resta de 242 actuacions no estan quantificades i no s'hi indica quins agents hauran de contribuir al seu finançament. El regidor Eloi Badia, però, matisa aquesta manca de xifres econòmiques: "Primer, tot aquest pla d'accions s'ha de concretar en el Pla d'actuació municipal —que s'aprovarà abans del pròxim estiu— i, després, en els pressupostos municipals". Però, a més, segons el seu parer, la lluita

contra l'emergència climàtica és una tasca global de tot l'Ajuntament i, per tant, ja s'ha decidit augmentar partides econòmiques com la rehabilitació d'edificis per fer-los més sostenibles, una política alimentària de proximitat a les escoles, apostar per les zones i corredors verds a la ciutat, reduir l'excés de cotxes a la ciutat o augmentar la capacitat del clavegueram per pal·liar els efectes de les inundacions per pluges torrencials. "És veritat que moltes d'aquestes accions ja s'estaven fent, però ara augmentaran per pal·liar els efectes de l'emergència climàtica", assegura.

Sense avaluació científica

Finalment, el Pla tampoc no s'ha dotat d'un assessorament científic i social permanent que en garanteixi un seguiment adequat. Un bon exemple podria ser [Berlín, on existeix un Consell de Protecció Climàtica](#), format per 10 persones expertes en el camp ambiental i econòmic, així com d'associacions cíviques que assessoren, proposen i avaluen de manera independent l'estratègia de protecció climàtica de la ciutat.

I el futur immediat? Més aeroport i més creuers

Superar l'estat d'emergència climàtica a la ciutat de Barcelona dependrà en bona part de com es decantin **tres decisions que condicionen de manera radical el futur de la ciutat**: les ampliacions de l'aeroport, la del port i les de les rondes d'accés a Barcelona, totes amb una importantíssima seqüela de creixement exponencial de les emissions letals per al clima comú. El Pla deixa de banda aquests reptes majors i no hi fixa cap objectiu de reducció. Els riscos són rellevants perquè aquestes grans obres estan sostingudes per autoritats públiques de primer nivell i compten amb pressupostos d'inversió real de magnitud mil·lionària:

- La nova terminal satèl·lit de la T1 [prevista per AENA](#) (dependent del Ministeri espanyol de Foment) permetria gestionar 90 milions de passatgers el 2030 davant els 55 milions actuals. Per fer-se'n una idea, basta adonar-se que Heathrow, l'aeroport més gran d'Europa, gestiona 78 milions de passatgers. Tot i que, fa pocs dies, el mateix Maurici Lucena, actual president d'AENA i exdiputat del PSC, va dir que ["una quarta pista de l'aeroport del Prat sobre el mar no és viable"](#).
- Arran de l'acord signat al març del 2018 entre l'Ajuntament i l'Autoritat Portuària (dependent de Foment, també), el port [podria disposar](#) de dues noves terminals a partir del 2026, amb la qual cosa el nombre de creueristes arribaria als 4,4 milions anuals, el doble que els actuals.
- Un altre [acord](#) entre Foment i l'Ajuntament a l'abril de l'any passat permetrà l'ampliació de la ronda Litoral habilitant dos nivells de circulació per tal d'encabir encara més cotxes en un dels accessos més col·lapsats de la ciutat.

Avions, creuers i cotxes és el tam-tam que fan sonar sempre que poden els principals *lobbies* econòmics i polítics a Barcelona. Tanmateix, la [voluntat municipal de declarar l'estat d'emergència climàtica a partir de l'1 de gener de 2020](#) i la prohibició de circular dins de la ciutat als cotxes més contaminants albira un possible canvi de l'estat actual de les coses. CRÍTIC seguirà atent per fiscalitzar la feïnada ingent de la nova regidoria d'Emergència Climàtica i Transició Ecològica durant els propers mesos.