



## L'Agenda 21 i la cultura del cotxe

*Miquel Vallmitjana, Lluís Llerena i altres*

El nostre Ajuntament ha firmat la declaració d'Aalborg. Aquesta declaració és prou interessant, perquè reconeix que la causa dels principals problemes de la humanitat es troba en el model de vida de les ciutats occidentals. Els Ajuntaments signants es comprometen a realitzar Plans d'Acció Local a llarg termini –Agendes 21 locals–. Els plans han de constar de les següents fases: localització sistemàtica dels problemes, creació d'un model de ciutat sostenible, planificació i programació de les accions a fer i monitorització i informació dels indicadors de sostenibilitat. S'insisteix en la necessitat de participació ciutadana en tot el procés. A Sant Cugat, aquesta Agenda 21 pendent, hauria d'incloure un pla de mobilitat, un pla de protecció de l'entorn natural, un pla d'aigua, un pla energètic, un pla de residus i un pla de qualitat de l'aire.

El nostre model de vida i de ciutat presenta tres disfuncions ambientals bàsiques: l'excessiu i insostenible consum de recursos naturals, l'excessiu i perillós consum d'energia i un model territorial insostenible, basat en el consum continu de sòl i la creixent mobilitat. El mite de l'expansió econòmica contínua és clarament caduc, i avui dia cal establir límits al nostre consum de recursos, energia i territori.

Això implica un canvi cultural, que ha de començar atacant el centre dels problemes, el punt on conflueixen la majoria dels problemes ambientals: la cultura del cotxe. El cotxe és el paradigma del fals progrés de la nostra societat: és el producte més publicitat, un dels que tenen darrera seu *lobbies* transnacionals més importants, és el paradigma de la *joguina* tecnològica més venerada i alhora més malbaratadora, més atomitzadora dels individus i que més contribueix a degradar el medi urbà.

Repassem breument les tres principals disfuncions ambientals del nostre poc exemplar sistema:

### **Consum de recursos**

Els recursos minerals i fòssils s'extreuen a ritmes sense precedents, i sovint sense cap consideració cap a la sobirana o les condicions de vida dels països productors: les empreses transnacionals i les polítiques exteriors dels nostres governs no es diferencien gaire de les espoliacions i els genocidis de les potències colonialistes del segle passat.

Els recursos naturals s'exhaureixen, especialment a països tropicals, i la biodiversitat pateix una crisi sense precedents. Els ecosistemes d'Europa es mantenen més estables, perquè consumim productes del tercer món, on no exigim el nivell europeu de controls socials o ambientals. Tot i això, els monocultius i l'expansió urbana estan fent disminuir la biodiversitat també a casa nostra –a Sant Cugat: rodals agrícoles, rieres, Costa del Golf–.

L'aigua es distribueix injustament, es malbarata i es contamina. La qualitat dels nostres rius no tornarà a ser la que van conèixer els nostres avis, fins que no es doni una autèntica transformació ecològica de la indústria. A Sant Cugat, l'abundància de jardins no autòctons i camps de golf, és un clar exemple de l'abús d'aquest recurs, especialment per les classes altes.

Un clar indicador de les disfuncions del nostre sistema consumista és la generació creixent de residus no reutilitzables ni retornables ni reciclables. Actualment estem en un moment clau a Catalunya en què cal apostar decididament pels sistemes de tractament tipus *Residu Mínim*. Els nostres governants, pressionats pels *lobbies* productors de plàstics, *tetra-bricks*, llaunes, etc., i mandrosos d'iniciar el canvi cultural que suposa la reducció dels residus, demostren no estar a l'alçada del que la societat civil demana: una gestió integral dels residus pagada pels productors d'aquests.



La contaminació no consumeix, però sí que *degrada* els recursos, a més d'alterar el clima. Només una real transformació industrial, un canvi radical en el sistema de transports i una reconversió cap a l'agricultura ecològica, podran aturar aquest greu problema.

### **Consum d'energia**

Per reduir el consum energètic, cal una transformació del sector energètic, una cultura de l'eficiència i una reducció considerable de la despesa actual.

Quan superem l'era atòmica –via Els Verds alemanys o via Txernòbil– caldrà descentralitzar les fonts energètiques i apropar-les al lloc de consum. La declaració d'Aalborg defineix com a única alternativa energètica les fonts renovables. Les instal·lacions hauran de ser, però, territorialment toves –ja es donen casos de projectes de centrals eòliques en els punts centrals d'espais protegits–.

L'eficiència energètica s'aconseguirà, en gran part, amb sistemes de tractament integral de residus, en part gràcies a noves tecnologies, en part apropant les fonts productores d'energia, en part creant ciutats compactes i en gran part renunciant a l'actual model de transports –avió, TGV i cotxe– en favor d'alternatives més modernes –és a dir, més ecològiques–.

Actualment no hi ha cap limitació legal a l'ús d'energia en les empreses, les indústries, els habitatges o els transports. Com que els preus són baixos, el malbaratament està servit.

Cal, doncs apostar per un consum limitat i sostenible, el que passa per l'establiment de mesures per un comerç just i responsable, una reconversió ecològica del sistema productiu i l'establiment de limitacions al consum.

### **Model de mobilitat**

Les conseqüències ambientals i socials de la triada avió-TGV-cotxe –consum energètic, contaminació, consum de combustibles fòssils, impacte territorial– haurien de fer reconsiderar de manera intel·ligent les nostres ànsies de modernitat i de "potència" tecnològica. El cotxe –i el camió– és el mitjà de transport més nociu. Provoca la major part del de la despesa energètica i la major part de la contaminació atmosfèrica –tant la boira fotoquímica local com el diòxid de carboni que provoca l'escalfament global–. Ens està portant a una distribució difusa de les ciutats amb un elevadíssim consum de territori –un exemple extrem és el Vallès Occidental, a punt de col·lapsar-se–. Permet la creació d'urbanitzacions escampades –per exemple, la Costa del Golf, Can Trabal, Valldoreix...–, molt cares de mantenir i que generen la necessitat de moltes famílies de desplaçar-se en cotxe quotidianament. En els nuclis urbans, degraden la qualitat de vida robant-li gairebé tot l'espai als vianants, provocant sorolls, fums, embussos i inseguretats. Els propis conductors sovint es perjudiquen a si mateixos, –incomunicació quotidiana, atomització dels individus, embussos, llargues estones buscant aparcament...–.

Per atacar la cultura del cotxe caldria, en primer lloc, crear un veritable sistema integrat de transports públics, amb alta freqüència de petits autobusos, i ampliació de línies ferroviàries comarcals. Caldria optar per una ciutat compacta i multifuncional, on es trobin en poc espai activitats i classes socials diferents, evitant la proliferació de grans centres comercials deslligats del nucli urbà, zones únicament industrials o únicament per escoles o únicament residencials. La ciutat hauria de créixer entorn dels nusos dels transports públics i hauria de reduir la mobilitat obligatòria. El disseny urbà hauria de crear senyalització i itineraris per vianants i bicicletes, hauria de crear àmplies zones de trànsit pacificat –evitar llargs i amples carrers com els recentment asfaltats de Mira-sol o els de Coll Favà–. Tal i com s'ha proposat a Alemanya, caldria gravar fiscalment el consum de combustibles fòssils, dedicant els ingressos a la potenciació del transport públic.



Totes aquestes solucions, podrien haver estat ja realitzades fa anys si els acords de Rio i els posteriors acords de la Unió Europea haguessin estat duts a terme en els terminis previstos. Com és que no ha estat així? En part és per la dificultat intrínseca del sistema a fer canvis radicals, però en gran part és degut als impediments posats per les classes dominants, és a dir, per les grans empreses transnacionals. Aquests poders, que es beneficien a curt termini de l'explotació insostenible dels recursos, s'estan concentrant cada cop més, en poques mans amb les contínues fusions i estan imposant una globalització econòmica. Aquesta globalització tendeix a treure poder als representants dels pobles i augmentar el de les empreses, especialment al Tercer Món, on la desaparició de fronteres econòmiques impedeix que sorgeixin contrapesos de poder al Nord i àrees econòmicament autònomes. Si el Sud tingués poder i la ONU fos democràtica, de ben segur que els països pobres obligarien als rics a complir amb els acords de Rio i a les seves ciutats a transformar-se radicalment a través de processos com les Agendes 21 serioses. Només així es podrà anivellar el nivell de vida i el nivell de consum i l'impacte ambiental de les diferents societats del Planeta.

---

*Idea original esquemàtica de Miquel Vallmitjana; redacció, manipulació-censura d'algunes idees i afegit d'algunes altres de Lluís Llerena, membres del Grup de Natura del Club Muntanyenc Sant Cugat i biòlegs i amics i ex-parroquians*