

# La tragèdia de l'aire que respirem

Maria Josep Picó | 12.10.22 | **Fundació Catalunya Europa** | mpico@uji.es @mariajpico

L'aire que respirem constitueix un dels paradigmes de la tragèdia dels béns comuns, una teoria econòmica descrita per l'ecòleg nord-americà Garrett Hardin a final dels anys seixanta del segle passat. Tot i que advertia sobre els efectes de la superpoblació en la sobreexplotació dels recursos naturals, també és aplicable a altres àmbits on es lliuren batalles entre els beneficis individuals i col·lectius. És el cas de l'aire, un recurs bàsic per a la vida, però també un espai de confrontació on xoquen amb força dues grans prioritats, com són el manteniment de la salut de la població i el desenvolupament d'unes activitats econòmiques que són responsables de la pol·lució atmosfèrica.

La mobilitat sostenible a les ciutats ha esdevingut un camp molt rellevant, tant actualment com amb perspectiva de futur, per diversos factors. En primer lloc, pel fet que el 55% de la població mundial viu en ciutats –el 74%, en el cas d'Europa. I, en segon lloc, per tres xifres representatives: l'exposició a l'aire contaminat ja és la quarta causa de mortalitat a escala mundial, després de la pressió arterial, el tabac i la dieta inadequada, segons la revista científica *The Lancet*; l'Organització Mundial de la Salut (OMS) ja xifra en 374.000 les morts prematures cada any a la Unió Europea (UE) per la pol·lució, i els costos associats a la contaminació atmosfèrica impliquen una despesa que representa el 4% del PIB global, segons el Banc Mundial.

El Pacte Verd Europeu també assenyala la mobilitat sostenible i el transport en general –responsable del 25% de les emissions totals de gasos amb efecte d'hivernacle a la UE– com un sector clau per millorar la qualitat de l'aire, en benefici de la salut de la ciutadania. En aquest sentit, Brussel·les aposta pel transport públic intel·ligent, per augmentar-ne i millorar-ne la connectivitat, així i per promoure alternatives no contaminants i més saludables, com ara la bicicleta o caminar. A més, el trànsit és un dels causants principals de l'efecte illa de calor a les ciutats i, per tant, també és fonamental reduir-lo per abordar el canvi climàtic i impulsar accions d'adaptació i de mitigació de l'escalfament global, entre les quals destaca, entre d'altres, incrementar les zones enjardinades de la ciutat a fi d'afavorir els refugis climàtics, vitals durant les onades de calor en el clima mediterrani.

## **Qüestió de temps**

La Fundació Catalunya Europa ha reflexionat sobre diversos aspectes vinculats amb la transformació de la ciutat per tal d'afrontar els nous reptes locals i globals, i un dels diàlegs d'aquest programa va tractar, precisament, del binomi mobilitat sostenible-qualitat de l'aire. La taula estava molt ben equilibrada, perquè hi van conversar diversos sectors de Catalunya: l'acadèmic, l'empresarial, el dels transports i el de la gestió institucional metropolitana de Barcelona.

Tots els arguments van ser raonables i comprensibles, i hi van sorgir dues idees bàsiques: els perjudicis ingents de la pol·lució que genera pel vehicle privat a la salut de les persones són inqüestionables i alhora alarmants; el gran desacord, possiblement, radica en els temps, és a dir, en les dates i els períodes d'aplicació de les polítiques restrictives d'accés a les ciutats, ja que mentre les administracions públiques avancen en les seves decisions –basades en les dades que els aporten els equips científics i referendades per les polítiques europees–, les empreses i els transportistes demanen moratòries en l'aplicació de les restriccions, a fi de mantenir els seus beneficis i reduir-ne el impacte econòmic.

Ningú no qüestiona que la pol·lució mata. Cap sector no pot negar l'impacte nociu de la contaminació atmosfèrica en la salut, a banda d'altres danys, com el soroll i el risc d'accidents de trànsit. Tanmateix, l'economia, amb portaveus més organitzats i altaveus més potents que la ciutadania, reclama moratòries i comprensió en l'aplicació de la nova normativa, i adverteix de la pèrdua de llocs de treball. Són empreses de totes les mides, que necessiten amortitzar les seves inversions, com també assumir les noves regles de joc.

Les institucions públiques han de liderar aquests canvis, construir les bases perquè sigui possible l'evolució de les ciutats cap a nous paradigmes, amb les millors condicions. I, per fer-ho, necessiten no solament valentia política per promoure les transformacions urbanes, sinó també generar aliances, com aconsella l'Objectiu de Desenvolupament Sostenible 17 de les Nacions Unides, i fomentar així la col·laboració dels actors de la quàdruple hèlix de la innovació: l'Administració, l'empresa, l'acadèmia i la societat. Una prova d'aquest requeriment d'harmonia i d'empatia amb la ciutadania és la recuperació de l'espai públic, és a dir, la creació de nous espais per a vianants, lliures de vehicles, que sovint és molt polèmica, per la limitació del trànsit. Tanmateix, aquestes zones on el protagonisme torna a les persones, amb l'ampliació de les àrees saludables, presenten també beneficis econòmics, com ara l'increment de les vendes als comerços dels barris, entre d'altres.

## **“L’aire net és un bé i respirar-lo, un dret”**

La necessitat de millorar la qualitat de l’aire i de complir la legislació en aquesta matèria “no suposa (només) una opció ambientalista o ecologista, sinó una obligació per tal de donar resposta a aquest problema”, un desafiament que no és nou, però que continua essent “de primera magnitud”, com argumenta Xavier Querol, investigador de l’IDAEA-CSIC. Perquè, com diu Jordi Sunyer, investigador de l’ISGlobal: “L’aire net és un bé i respirar-lo, un dret.”

Paral·lelament, el vet del vehicle privat a les ciutats per avançar cap a urbs més sostenibles i saludables constitueix una metàfora potent en l’univers de l’economia capitalista. Amb la popularització dels vehicles a mitjan segle xx, es va crear una nova cultura, vinculada amb l’optimisme tecnològic, amb els beneficis i amb la llibertat que generaven els utilitaris a l’abast dels pressupostos de les famílies treballadores, sense prestar atenció a la contaminació o als residus que generava aquest nou model. Ara, però, el regnat irrefutable del cotxe trontolla davant dels nous valors, vinculats a la preservació ambiental, i dels preus elevats dels combustibles fòssils.

I de Garrett Hardin fins a Elinor Ostrom, Premi Nobel d’Economia. Perquè aquesta teòrica nord-americana es va centrar en la governança econòmica dels béns comuns, tot aportant una visió molt més optimista en relació amb la interacció de l’ésser humà amb els ecosistemes. Ostrom defensava que els individus –ben informats i amb uns drets mínims d’autonomia i control– podien emprendre accions col·lectives per tal de protegir els recursos comunals sense causar una degradació irreparable ni requerir la intervenció de l’Estat o dels drets de la propietat privada. La cultura i la implicació ciutadanes poden superar la visió tràgica per una altra de més esperançadora i il·lusionant, per tal de preservar béns comuns com l’aire que respirem i la salut pública.