

15. La sostenibilitat: entre el rentat de cara i els negocis verds

Dins l'estratègia de vendre la ciutat, la marca Barcelona incorpora el discurs de la sostenibilitat per presentar-se com una ciutat amb les qüestions mediambientals molt ben encarades —encara no s'atreveixen a dir que és una ciutat ecològica— i amb una qualitat ambiental excel·lent. Així, la presenten i difonen com la primera ciutat en qualitat de vida per als executius segons el rànquing de l'enquesta Healey & Baker de 30 ciutats europees, aprofitant el bon clima i el mar.

Des de les cimeres organitzades per les Nacions Unides a finals dels 80 i sobretot amb la Cimera de la Terra de Rio el 1992, sembla que les grans ciutats del món pretenen assumir les responsabilitats de la degradació mediambiental mundial i, en tant que actores principals, s'erigeixen com a promotores de canvis en la seva relació amb els entorns naturals planetaris. Fou en aquest context que en diverses reunions al llarg dels anys 90 els governs municipals d'algunes de les metròpolis es van apropiat del concepte de «sostenibilitat», encaixant-lo dins dels seus models de competitivitat i acceleració-tecnificació de la vida.

LA SOSTENIBILITAT VEN

Com ens pot convèncer com a mitjà de transport sostenible una bicicleta fabricada a Escandinàvia, muntada a Indonèsia, repassada i etiquetada als EUA i venuda a Europa? En el marc de la cimera de Rio, el concepte de sostenibilitat s'explica com aquelles accions que satisfan les necessitats del present sense comprometre les de les generacions futures... Sembla ser que les amenaces abstractes de l'efecte hivernacle i l'ús depredador generalitzat dels recursos van pesar prou entre la classe política «occidental» com per llençar les propostes de «desenvolupament sostenible», aconseguint abordar els problemes ambientals i el desenvolupament sense qüestionar la desitjabilitat del creixement econòmic, l'economia de mercat o el procés mateix del desenvolupament. Així, les propostes es construeixen sobre fonaments ben dèbils i ja neixen amb fins més propagandístics i de justificació política que amb capacitat con-

creta de canvi; és el que s'ha anomenat *green marketing*. Amb aquest terme ens referim a tot l'entramat propagandístic de les administracions, i en especial dels governs locals, que pinten els espais de verd i qualitat. És la publicitat que sota la disfressa d'informació poc a poc ha anat creant la imatge que es té, més enllà dels ramats de turistes, d'una ciutat abocada a la preservació mediambiental i capdavantera en solucions tecnològiques i organitzatives en aquest sentit, i de retruc popularitza un artificial marc teòric. Alhora aquest rentat verd obre mercat a certes empreses parasitàries de les doctrines municipals sense perdre pes econòmic ni canviar massa els hàbits de consum.

És així com, per exemple, es posen sobre la taula materials sobre biodiversitat sense plantejar-se el lliure comerç, o sobre clima sense aprofundir en el model automobilístic o sobre desenvolupament sostenible sense qüestionar-se les desigualtats, i els desequilibris que el propi sistema porta a la sang. En parlar, doncs, de desenvolupament sostenible, es trenca la dialèctica que els dos conceptes suposen i es lliguen a la sostenibilitat paràmetres neoliberals tan obscurs com qualitat de vida, capacitat de càrrega, competència, eficàcia i altres calamitats quan, en definitiva, són aquests conceptes els que la sostenibilitat en el marc teòric hauria de qüestionar. A més, s'entra en la dinàmica d'analitzar estadístiques i càlculs matemàtics absolutament parcials i llunyans a la gent (forat de la capa d'ozó, contaminació atmosfèrica, índex de desenvolupament humà, petjada ecològica, creixement econòmic...) com a veritats absolutes i indicadors explícits tant de la necessitat de reconducció dels models d'organització com de la seguretat de mantenir el mateix equilibri de poders entre les diferents regions del planeta. S'accepta, doncs, que un camperol africà que produeix per a la Nestlé comparteixi el mateix planeta amb un executiu suís de la multinacional però es considera absurda la idea que comparteixin un futur comú.

És en aquest marc històric i teòric en el que l'Ajuntament de Barcelona, que podria considerar-se un exemple capdavanter de les tendències de les administracions públiques, va encabir els paràmetres pseudoecologistes a les seves campanyes de màrqueting, que des dels 90 pretenen captar el màxim nombre d'inversors i consumidors —executius i turistes— i vendre una ciutat capdavantera en termes ecològics i, de retruc, socials. L'alcalde Clos i els seus socis l'any 2002 havien presuposat en publicitat uns 3,7 milions d'euros, però se n'han acabat gastant 10,2 milions. S'insisteix molt en un centre per a vianants, platges netes i bon clima, bona qualitat de l'aire o multitud de zones verdes. Però cal deixar ben clar des del principi que no caurem en el parany de tractar la Barcelona municipal com un ens aïllat, és a dir, que l'anàlisi de l'impacte ecològic i del «producte Barcelona» no es pot quedar en la Barcelona municipal.

És pot dir que en el terme municipal hi ha alguns indicadors que milloren en els darrers anys (més arbres, més espais verds i platges, menys contaminació per SO₂); però quan ens fixem en la conurbació, moltes dades es transformen, ja que certes zones de les perifèries reben

les deixalles i els materials nocius que la ciutat s'espolsa. Si en els plans d'acció les ciutats assumeixen el lideratge de la qualitat mediambiental global seria absurd reduir els impactes de les ciutats als seus termes municipals quan els territoris que les envolten en reben les conseqüències més directes. En el cas de Barcelona, en els darrers 20 o 30 anys la població ha anat dispersant-se arreu de l'àrea metropolitana, seguint les tendències de les ciutats contemporànies d'especialització i de compartimentació social. Així, mentre la tendència històrica de les ciutats mediterrànies sempre ha estat la compacitat, el sistema d'habitatge actual —l'adossat unifamiliar suburbà— fa que la tendència sigui cap a la dispersió; és la mediació que permet negar la ciutat sense desenganxar-se'n i el model més insostenible d'ús del territori donat les infraestructures i la mobilitat que requereix, convertint els espais de vida quotidiana en parcs monotemàtics (àrea de residència, de trànsit, de compres, de treball, d'esbarjo...), que impliquen l'ús generalitzat poc qüestionat dels combustibles fòssils.

Ja des de Rio s'havia proposat que sota aquest aparat de la sostenibilitat s'havien de concretar accions des de les Agendes 21. Paral·lelament sortien un munt d'entitats i campanyes globals que impulsa o a les que s'uneix Barcelona: Campanya europea de ciutats i pobles sostenibles, Comitè mundial per a iniciatives mediambientals, Aliança europea sobre el clima, Programa ciutats saludables de l'OMS i un llarg etcètera de fòrums que produeixen tones de paper mullat. En el cas de Barcelona, l'entitat encarregada d'elaborar els plans d'acció metropolitana va ser el Consell Municipal de Medi Ambient i Sostenibilitat (CMMaIS) que s'encarregaria d'elaborar l'Agenda 21 local barcelonina, és a dir, anar teoritzant, organitzant, venent i gestionant les noves estratègies vers la sostenibilitat. Un dels punts claus dels plans d'acció és la reducció de la sobreexplotació, és a dir, de la pressió que la ciutat exerceix sobre els seus sistemes de suport, i això depèn directament dels models de gestió i organització urbana. És en aquest punt que la Barcelona *ecològica* aposta per la informació organitzada com a pedra filosofal a l'hora de reformar l'estratègia de consum de recursos sense perdre competitivitat ni clientela; i de retruc es penja la medalla de ciutat *fashion*, jove i moderna. «Obreres de 20 anys, autèntiques condemnades a les galeres en un polígon industrial instal·lat sobre una illa a l'ample de Singapur (amb les seves tanques altes, les seves trinxeres i les seves càmeres de seguretat) perden la vista en 2 o 3 anys fabricant comandaments a distància; mentrestant, lluny d'allà, desconexadors d'aquests objectes apagats, manipulant distretament l'estoig tancat a aquests patiments desconeguts, altres esclaus s'afanen per apagar la seva mirada davant de telepantalles, mentre al seu voltant la llum calla i cau la nit de la raó» (Jaime Semprún, *El abismo se repuebla*, Précipité Editorial, Madrid, 2002). La informació sostenible, que utilitza piles recarregables ecològicament correctes en comandaments a distància que ja neixen contaminats...

En aquesta era de la informació, els espais públics, nuclis de la vida social i tret característic dels assentaments mediterranis, queden en

segon terme, trepitjats constantment pels avenços tecnològics i els nous models de vida. És així com els vehicles ocupen a Barcelona entre el 65 i el 70% d'aquest espai, fet que, junt amb l'excés d'edificació, el fa inexistent fora de les zones de vianants. Pels vianants, l'atractiu d'una ciutat depèn de la irregularitat, la diversitat i la imprevisibilitat del que li arriba als sentits; pel conductor, tot el contrari, regularitat, uniformitat, previsibilitat són la seva raó de ser... L'efecte de la motorització de la ciutat no ha estat guanyar temps ni el domini de l'espai, sinó sobretot l'acceleració de la vida. Moltes dimensions de la societat actual, des de les pautes d'urbanització fins a l'organització de l'oci, passant per les xarxes de comercialització i les jerarquies de prestigi, són *cotxedependents*; i no sembla que res enfoqui en cap altra direcció, per molt que al centre de la ciutat guanyin terreny els espais de vianants, més encarats al benefici comercial que a l'ús sociocultural. Ben al contrari, la dispersió territorial acostuma a anar de bracet de la construcció de grans infraestructures viàries que s'equilibraran en la congestió. No obstant això, s'utilitza com a prova de civisme i de bona orientació de la gestió municipal l'èxit ultrapublicitat del «dia mundial sense cotxes», sense fer massa explícit el que passa la resta de dies de l'any ni les estadístiques que parlen de la tendència exagerada a l'alça de la mobilitat en els darrers anys. Entre el 1991 i el 1996 hi hagué un increment de 1,2 milions de km addicionals en els desplaçaments amb finalitats laborals, i és ben explícit que és l'entorn el que s'adapta al cotxe i no a l'inrevés.

En un marc global tan complex, on les xarxes que es despleguen des de les grans metròpolis actuen arreu del planeta i fins i tot foraden l'estratosfera, penjar bombetes de nadal d'estalvi energètic i posar-se medalles per això més aviat fet fa riure. En quant a altres accions concretes de les agències mediambientals municipals, a part de l'exagerada creació de tríptics i altres *merchandisings*, pavimentar amb asfalt sonoreductor sense incidir en el volum de desplaçaments també sembla més aviat posar un pedaç més que abordar un problema concret. Tampoc la gran propaganda que es fa entorn els carrils bici es correspon amb la realitat, doncs la majoria estan mal fets, es continua sense pacificar realment el trànsit i són molts menys dels esperats, quedant en paper mullat la normativa que obligava a incloure un carril bici en les noves construccions de vials. Es podria també parlar de les campanyes de compost als parcs, com un absurd mentre no es practiquin altres criteris molt més sostenibles en quant a la gestió de les zones verdes com serien la implantació d'espècies autòctones per reduir manteniments, la superació del concepte de zona verda merament com a lloc d'esbarjo o ornamental, apuntant, per exemple, cap a un concepte de parc que inclogui certes característiques hortícoles o minimitzant la despesa d'aigua... I podríem continuar citant un munt de petites accions que són realitzades més de cara a la galeria que per solucionar directament els problemes estructurals i ètics que la Barcelona aquesta tan de moda pateix.

EL PATI DEL DARRERE BARCELONÍ

Com hem dit, aquest model de maquillatge del centre, de tenir una suposada zona d'alta qualitat ambiental, genera una superior degradació de les perifèries. Es fa funcionar la ciutat exportant la merda a la resta del territori, i saquejant-ne els recursos. S'allunyen els conflictes ambientals; la Barcelona que vol competir al món no fa sinó traslladar la problemàtica ambiental a una escala cada cop més gran, esdevenint així un major número de comarques el «pati del darrere» de la ciutat cosmopolita.

Per a què la ciutat funcioni com volen, els recursos i l'energia que necessita han de ser majors, però les deixalles i les emissions que expulsa són cada cop més nocives. Hem d'analitzar la realitat de Barcelona des d'un punt de vista metropolità, doncs és en aquest territori i els seus ecosistemes on es donen la major part d'interrelacions de la dinàmica urbana. Per això, moltes de les dades que manega el màrqueting sostenible municipal no serveixen en referir-se només a la ciutat. Segons dades del CMMaIS, el consum d'aigua no augmenta a la ciutat, però buscant les dades de la Regió metropolitana, el consum augmenta d'uns 40 h³/any el 92 a gairebé 60 h³/any el 1997, i continua augmentant per la demanda de certes activitats metropolitanes de recent popularització com els camps de golf, les piscines privades, els jardins de les urbanitzacions —en els que la gespa consum el 90% de l'aigua— o altres activitats turístiques. Aquest augment del consum fa que s'hagi de portar aigua cada cop de més lluny i que es parli de la necessitat de transvasaments com el del Roine o també portar aigua de l'Ebre, amb la gran agressió ambiental que aquestes grans infraestructures suposen, no només pels cicles naturals dels rius d'origen sinó per la resta del territori. Actualment només el 5% de l'aigua de la ciutat prové dels aquífers propers i l'aprofitament de l'aigua de la pluja és pràcticament inexistent.

La ciutat i la seva realitat metropolitana cada cop consumeixen més sòl tot i no créixer tant en població. La petjada ecològica de Barcelona és de 3,5 ha/habitant; tot i que molts d'aquests indicadors són poc concrets, sí ens poden donar una visió de conjunt veient com l'impacte de Barcelona sobre el territori és, doncs, d'una àrea de 621 Barcelones, és a dir, gairebé dues Catalunyaes. Per assegurar una regió competitiva, el territori es troba saturat d'infraestructures per garantir l'increment de la velocitat que demana la nova economia. El Baix Llobregat és una de les comarques amb més elevada invasió d'infraestructures per km² arribant a l'absurditat de les dues autopistes paral·leles —l'A7 i la NII—, assimilant que el cotxe continuï devorant el territori en detriment de les persones i les seves vides; i ho fa desplaçant altres activitats com l'agricultura, amenaçant parcs naturals, zones humides i aquífers amb la conseqüent pèrdua de biodiversitat i suportant una economia basada artificialment en la «totxana» (paraula del Govern): el projecte del Quart Cinturó amenaçant espais litorals i prelitorals és una mostra. En el marc que Barcelona vol ser un dels principals eixos de competència de la Mediterrània, grans operacions com l'ampliació de l'aeroport, el megaport amb la Zona d'Ac-

tivitats Logístiques i l'AVE —de les que es parla en altres capítols— esdevenen prioritàries, acaparant el 30% de les inversions d'infraestructures mentre les inversions en ferrocarril convencional previstes en el mateix moment eren del 5%; unes obres que segueixen un model agressor depredant els aiguamolls del Prat i el delta del Llobregat en nom de l'acceleració i el desenvolupament inevitable.

Els espais verds queden empresonats dins les tones de ciment; entre Collserola i Sant Llorenç, el corredor biològic imprescindible per mantenir sana la biodiversitat d'ambdós ecosistemes està sent destruït per autopistes, autovies, rotondes i caravanes de gent estressada. En aquest cas, es fa ben explícit com les propostes de l'Agenda 21 sobre la realitat esdevenen una fal·làcia; lluny de protegir els pocs espais restants d'aquest corredor, les administracions autoritzaven la construcció del golf a Torrebonica i Can Bonvilà, d'on suca l'omnipotent la Caixa, que privatitza un espai que en el seu moment havia estat una donació a la seva «obra social» i el ven al Club de Golf del Prat, que ha talat milers d'arbres per «guanyar» 270 ha per una activitat que consumirà l'aigua equivalent a una ciutat de 40.000 habitants en benefici de ben pocs. Per la seva banda, la serra de Collserola, com es parlarà més endavant, és pressionada per tot arreu amb diferents projectes que van fent que les empreses constructores i les màfies de l'especulació vagin esgarrapant zones verdes al Central Park metropolità.

Paral·lelament, la urbanització s'estén pel territori amb cada cop més gent treballant lluny d'on viu; un dels pocs cinturons agrícoles que quedaven —el de Gallecs— s'està urbanitzant a marxes forçades, i l'horta del Prat és un altre espai greument afectat, en aquest cas també pel pla Delta, contribuint a un procés que fa que a Barcelona i a la seva regió el menjar s'hagi de portar cada cop de més lluny. A Mercabarna el percentatge d'aliments vinguts de zones d'agricultura intensiva com el mar de plàstic d'Almeria no deixa d'incrementar-se, model que porta aparellat l'increment de la desertització del sòl i l'ús interioritzat de material fitosanitari fortament corrosiu, les deixalles de tones de plàstic dels hivernacles, l'augment del transport per autopista i la descomposició del paisatge. Alhora, el port de Barcelona és una via d'entrada d'aliments transgènics i empreses com Monsanto, Novartis o Bayer han obert noves oficines a la ciutat. Pel que fa al litoral, aquestes operacions al Llobregat i les actuacions pel Fòrum al Besòs donen l'estocada de mort al litoral de l'àrea de Barcelona, per si no en teníem prou amb la pèssima qualitat de les aigües —amb hidrocarburs, aigües fecals, plaguicides i altres compostos cancerígens— i la desaparició d'aiguamolls i la conseqüent agressió a les aus i altres espècies. L'operació Fòrum acabarà de trencar a mig termini el precari equilibri costaner actual portant a la desaparició d'aquesta part del litoral; ports com el del Fòrum o el de Sant Adrià conduiran a la pèrdua de sorra de les platges i la depredació dels fons marins de la zona, conseqüència de les extraccions per reposar la sorra. Barcelona és la província mediterrània amb menys espai lliure al seu litoral, ofegat per ports i zones urbanitzades.

Tot i això, des del govern socialista s'anuncia la construcció de nous ports i l'ampliació dels que calguin.

Com dèiem, les comarques es transformen en el pati del darrere on també s'encolomen les infraestructures nocives que no vol la capital. En quant a energia, a la llista de tèrmiques a Foix, a Sant Adrià del Besòs, Cercs al Berguedà, polígons petroquímics a Tarragona i nuclears més enllà, hem d'afegir les propostes de construcció de noves centrals tèrmiques al port de Barcelona i a Martorell. Si ja de per si la qualitat de l'aire a zones com el Baix Llobregat és nefasta, una nova tèrmica de cycle combinat com la promoguda per Gas Natural al port agreujaria les emissions causants de malalties respiratòries i de pluja àcida, alhora que evidencia que es promou un model energètic basat en els recursos no renovables i fòssils deixant en simbòliques les propostes de l'Agenda 21 en termes d'energia; les noves normatives que obliguen a posar plaques per la calefacció a les noves construccions no estan en condicions de capgirar la situació actual. La generació d'energia elèctrica d'origen renovable (eòlica o solar) no arriba a l'1% a Barcelona —sent el 1997 un 0,64% del total— quan es podrien satisfer les necessitats d'electricitat del consum directe domèstic cobrint amb plaques fotovoltàiques una tercera part de la superfície de les teulades. Les mesures d'estalvi que es pregonen des de les agendes 21 queden en evidència quan veiem que les noves formes de vida han provocat un augment de la demanda energètica d'un 25,7% en els darrers 4 anys, mentre que el PIB només va pujar un 16%.

Pel que fa als residus, l'abocador del Garraf ja està saturat i s'hauria d'haver tancat fa temps; incineradores com la de Montcada continuen funcionant, tot i la forta campanya popular que s'en va fer en contra, i l'Entitat Metropolitana de Serveis Hidràulics i Tractament de Residus (EMSHTR) proposa la possibilitat d'una nova incineradora i preveu obrir nous abocadors (un es proposa a la Mina Berta de Collserola, un de residus industrials a Cardona i volen ampliar alguns existents). Respecte l'any 1993, el 2000 es van cremar un 27,7% més de residus i la quantitat abocada va augmentar un 30%. Així doncs, més infraestructures nocives que es fan per donar cabuda als residus generats que no paren d'augmentar a l'Entitat Metropolitana (de 1,13 kg/habitant al dia el 1991 es passa a 1,37 kg/habitant al dia el 2002) pel model de vida que es porta. Mentre, la recollida selectiva ha esdevingut irrisòria aquests darrers anys, situant-se la mitja de recuperació en només un 14% dels residus produïts; i esdevé un fracàs encobert als municipis grans com Barcelona ciutat, on no acaba de funcionar el sistema de recollida separada de la brossa orgànica i alhora és dels llocs on es llueix més sobre aquestes «pràctiques sostenibles». Per intentar solucionar la persistència del problema dels residus a nivell metropolità l'EMSHTR va treure la proposta dels ecoparcs com instal·lacions versàtils de tractament de residus, quan en realitat es tracta de plantes de transferència, on la majoria de residus serien embalats per portar-los a abocadors i incineradores, ja que la recollida selectiva no acaba de funcionar. Un ecoparc ja està en funcionament a la Zona Franca, altres dos es preveuen al Besòs i al Llo-

bregat, i un altre està programat sobre un corredor verd prop de Ripollet generant un fort moviment veïnal de rebuig que ha estat silenciada i criminalitzada.

Més enllà de l'entorn metropolità, es tendeix a un territori que es transforma en extensió residual de la ciutat, en un parc temàtic; a nivell regional —a part de trobar infraestructures nocives com petroquímiques, abocadors o nuclears— cada cop més zones es veuen afectades pel model de turisme i oci que s'exporta des de la metròpoli. La costa i l'interior del territori català estan totalment urbanitzats sovint amb segones residències i zones d'esbarjo, un virus que encomana l'especulació i exigeix infraestructures que les comarques no necessitaven abans, com la línia elèctrica de les Gavarres, l'eix de Bracons, els ports esportius o ampliacions d'estacions d'esquí com la de Vaquèira.

Però l'esquixada de la ciutat arriba més enllà i pren una escala global. El model consumista fa que se saquegin recursos de més lluny: fustes que suposen la desforestació de selves tropicals, gas o, cada cop més, petroli que seguirà desplaçant poblacions i generant guerres i conflictes a Iraq o Argèlia; i residus amb caràcter cada cop més global com les emissions de milions de tones de CO₂, responsables del canvi climàtic i milers de tones de SO₂, NO, CO, O₃, etc. Aquest model de civilització, amb ciutats com Barcelona com a punta de llança, es mostra explotador i depredador del territori esdevenint a tots nivells clarament insostenible.

NEGOCIS DE LA SOSTENIBILITAT

El tema de la sostenibilitat no és només una qüestió de màrqueting de l'Administració per netejar-se la cara en relació a les seves polítiques depredadores del medi i vendre la ciutat al món, sinó que també és utilitzat per les empreses per rentar-se la cara i tenyir-se de verd.

Com dèiem al principi del capítol, tot l'entramat perdria sentit i no seria un símbol d'exercici democràtic global si no comptés amb tots els seus actors (govern, empreses i societat civil). Mentre que les organitzacions cíviques i associacions ambientalistes i ecologistes esdevenen comparses, empreses i grans multinacionals aprofiten per enverdir els seus productes i erigir-se en maquiavèliques promotores d'una sostenibilitat mercantilitzada. Al CMMaIS hi trobem Gas Natural, Endesa, Agbar, Repsol, Renfe, Telefónica i altres. És el que anomenem *green washing* o rentat verd, procés pel qual algunes multinacionals de l'energia o el sector alimentari es fan un rentat de cara davant el consumidor endormiscat. Aquest és el cas de Repsol que ja fa anys que patrocina la previsió meteorològica maquillant el reguitzell de desastres humans i mediambientals dels quals la seva política és responsable (amb contaminació de mars i rius, invasió de territoris indígenes, desforestació i desaparició d'un munt d'espècies d'animals i plantes o milers de tones d'emissions tòxiques). O el de Gas Natural, que patrocina el medi ambient televisiu intentant imposar la imatge d'un producte

«net». A autobusos de Barcelona es pot llegir «viatge amb gas natural, sóc ecològic». No viurien gaire bé les papallones de la seva publicitat vora una de les tèrmiques de cycle combinat que promouen... En el cas de Barcelona, la central d'aquest tipus projectada a les noves infraestructures portuàries alliberà SO_2 i òxids de nitrogen que afectarien l'ozó a més de 300 tones de CO_2 per hora de funcionament, fent cas omís als acords de Kioto contra el canvi climàtic. Aquesta actuació concreta i altres ens mostren com és de pervers utilitzar l'eficiència com a únic paràmetre a tenir en compte a l'hora de valorar les polítiques energètiques. El cas del Fòrum és un altre exemple de *patro-cinisme*, doncs, a canvi de milions d'euros, es permet que empreses depredadores es posin sota la bandera de la sostenibilitat; un altre cop Endesa, Agbar, la Caixa, Nestlé —que incompleix acords internacionals de respecte al medi—, Coca-Cola —que està construint a zones de valor ecològic com Can Fenosa i contaminant centenars de rius i fonts al món amb els seus residus—, i també Toyota, Cola-Cao, BBVA o Iberia.

Però a part de rentar la imatge, la nova moda *eco* o sostenible bàsicament dóna diners, molts diners, dins un món on les companyies es diversifiquen per captar clients de tot tipus de sectors; «¿eres ecologista? tranquilo, también tenemos algo para ti». Així, un munt d'empreses de tot tipus han espavilat per acaparar aquest sector de negoci: BP fabrica plaques solars; al Corte Inglés es venen productes biològics; hi ha baralles per les patents de cotxes ecològics; Mercedes Benz fabrica els autobusos d'hidrogen de Barcelona, etc. En la difusió del negoci verd que s'escampa a totes les escales, a més de nous arribats per la vitalitat del sector emergent, es notòria la presència d'alguns sectors de l'ecologisme amb les seves ecoempreses de producció, distribució o assessorament, que entren directament en el mercat o aterren amb l'aval de bones pràctiques a tota mena de subvencions o ajudes.

A més alt nivell, Iberdrola i Endesa venen certificats verds que cobren l'energia «verda» un 2,45% més cara, quan és obtinguda bàsicament de centrals hidroelèctriques que no compleixen els criteris de qualitat ambiental i el cost de les quals ha estat amortitzat fa anys. Amb aquests ingressos que es carregarien sobre els consumidors, les companyies pretenen finançar la construcció d'un dels parcs d'energies renovables més grans d'Europa i que costaria aproximadament 19.500 milions d'euros d'aquí al 2011. La liberalització del mercat energètic provoca l'efecte pervers que els ciutadans haurien de pagar més cara l'energia «neta», quan les mateixes empreses mai pagaran pels residus que produeixen ni per l'impacte mediambiental de les seves activitats; i quan, a més, han rebut des del principi subvencions estatals per a la producció de les energies depredadores. Les emissions de CO_2 procedent de les seves tèrmiques superen els 70 milions de tones l'any.

Per la seva banda, la gestió dels residus també esdevé un sector on les empreses aconsegueixen un gran volum de negoci amb les concessions per part de l'Administració. És el cas de FCC (Fomento de Construcciones y Contratas) y CESPAs que s'han fet amb bona part del pastís del negoci de la

merda, gestionant les deixalles mitjançant uns criteris mercantils que han dificultat enormement la recollida separada de matèria orgànica i la recuperació dels residus a escala metropolitana, i sense pretendre incidir en aspectes com els hàbits de consum o l'excés d'embalatge. El 86% dels residus sòlids urbans metropolitans es queden sense reciclar. En canvi, experiències com la de Residu Mínim a Torrelles del Llobregat, el Papiol o Molins de Rei han permès la recuperació d'entre el 50 i el 80% dels residus dels seus municipis. En el cas de la gestió del drenatge de les aigües, trobem una empresa mixta com CLABSA —Clavegueram de Barcelona SA— participada en un 60% pel grup Agbar, un 22,5% per FCC i el minso 17,5% per l'Ajuntament.

Les privatitzacions dels 80 també afectaren el sector de l'aigua; des de llavors Aigües de Barcelona SA —Agbar— ha anat desplaçant cada cop més l'Estat espanyol com agència recaptadora, acaparant els beneficis del subministrament d'aigua al 50% i amb uns 38 milions de clients al món. Un gran salt en el negoci de l'aigua es va originar en passar a cobrar als usuaris el sanejament de l'aigua. Entre 1991 i 1996 es donà un increment del 176% sobre els ingressos previstos pel cànon de sanejament, que van haver de pagar les famílies, mentre es reduïa el preu de venda de l'aigua a les indústries —principals contaminants— i es rebaixaven les taxes a entitats com el FC Barcelona i els camps de golf. Com a conseqüència d'aquesta forta pujada de preus es va desencadenar a l'àrea de Barcelona la «guerra de l'aigua», la insubmissió de 80.000 llars a pagar el rebut de l'aigua, desactivada finalment pels mediadors socials. Paral·lelament Agbar ha anat incrementant els seus beneficis —una pujada del 28,5% a finals del 2002 respecte l'any anterior—, diversificant el negoci i gestionant instal·lacions com les depuradores, fent impossible així la depuració real de l'aigua ja que els criteris de rendibilitat trepitgen els biològics. Com que l'aigua de l'aixeta i de les fonts és un fàstic, el sector de l'aigua embotellada ha esdevingut estratègic, arribant a facturar 180 milions d'euros l'any i concentrant-se en mans de les multinacionals. La contaminació i les privatitzacions han transformat l'aigua de patrimoni natural en mercaderia, fet que tanmateix no ha impedit que empreses com Agbar es netegin la cara promocionant actes com la «Festa de l'aigua».

L'ECOLOGIA ALS DESPATXOS I A LES TAXES

Amb el panorama del territori sotmès als interessos de la ciutat i amb les empreses traient profit per totes bandes, ens trobem amb un ecologisme atrapat dins la falsedat de la sostenibilitat i segrestat pel realisme de mercat, en pensar que les úniques solucions possibles s'emmarquen dins de la lògica competitiva que fa funcionar actualment la ciutat. En l'estreta relació de sectors de l'ecologisme amb els gestors municipals s'intenten solucionar els problemes ambientals des del pragmatisme dels despatxos («no podem fer més», «ja anirem millorant») i triomfen mesu-

res simbòliques que no solucionen res; i els estudis d'impacte ambiental no fan sinó maquillar o posar el segell verd a molts projectes que són estructuralment depredadors.

També es creu en la fiscalitat verda com a via per a compensar agressions al medi. Taxes sobre empreses que contaminen o sobre la benzina esdevenen una enganyifa, permetent que les classes adinerades puguin continuar contaminant impunement. Impostos com l'ecotaxa han demostrat la inutilitat del concepte ja que el litoral de les Illes Balears continua sent urbanitzat deixant cada cop menys racons lliures; a Barcelona de moment s'ha rebutjat aquesta mesura, però s'estudien altres taxes ecològiques. De cara a regalar un rostre verd a una producció industrial insostenible i nociva, es proposa, per exemple, gravar els productes amb una taxa a compte dels consumidors per garantir el seu reciclat al final de la seva «vida útil»; o amb una altra taxa que s'anomena «de peatge al destí» o «taxa de congestió», a cobrar en el moment d'aparcar, que justifiquen com a mesura per a reduir el transport privat en cotxe i de pas com a finançament indirecte per un transport públic sense prou recursos públics.

També es donen situacions perverses —com mencionàvem anteriorment en el cas de l'aigua— quan els usuaris han d'assumir, mitjançant el cànon de sanejament, els costos de neteja de l'aigua contaminada per les empreses i, també amb el cobrament del cànon, els costos d'infraestructures hidràuliques i altres, com el de clavegueram. La fiscalitat acaba legitimant la mercantilització d'un recurs natural que sempre havia estat un bé comú; en aquest sentit, el discurs de la «nova cultura de l'aigua» promogut des de sectors de l'ecologisme ha fet un favor a les tesis mercantilistes, donat que insistia en la idea de recurs escàs que cal preservar posant un preu per assegurar la viabilitat econòmica de la seva gestió, desviant l'atenció i les responsabilitats sobre un dels orígens del problema: la contaminació bàsicament industrial.

Respecte els residus també es cobra a les famílies una taxa amb justificació ambiental per la gestió de les deixalles domèstiques municipals, quan ni tan sols dóna resultats el sistema de recollida selectiva; aquesta només representava el 6,64% del total de residus el 1997 a Barcelona. Aquesta taxa —el Tamgrem—, incorporada a principis dels 90 al rebut de l'aigua, augmentava un 40% per a les famílies a finals del 1999.

Mentre el funcionament d'una ciutat com Barcelona —i de les altres, per extensió en aquest sistema capitalista— esdevé insostenible depredant el territori de l'entorn, mesures com la fiscalitat verda desvien les responsabilitats, esdevenen un pedaç i legitimen la capitalització de la natura. La defensa del nostre territori i dels seus recursos com a bé comú no pot quedar atrapada en la gestió des dels despatxos —o en els tribunals per veure si es pot retardar una mica aquesta o aquella obra, o si la fan passar una mica més lluny—, sinó oposant-se més fermament a la mercantilització del territori i dels seus recursos. Això es podria donar amb un discurs de crítica a les pràctiques consumistes fugint de l'ambigüitat del vocabulari de la sostenibilitat que intenta estar entre

Davos i Porto Alegre, picant l'ullet als «moviments socials» però treballant de bracet amb les empreses. Tampoc en aquest cas hem d'esperar res de les administracions i cal que, si volem aturar la depredació del territori i vetllar realment per la millora mediambiental, les iniciatives sorgeixin des del carrer. En temps en què els botxins van de víctimes, els que sotmeten a mig món van de guardes de la pau mundial, els feixistes van de demòcrates, els que marginen van de tolerants o els destructors del medi van de sostenibles, hem de fer sentir i valer la nostra veu per desmuntar la falsedat oficial.

Can Pasqual