

METRÒPOLIS BARCELONA

Gratuït

• Número 2 • Novembre 2022 • Edició en català • Edició digital: www.amb.cat



MOBILITAT SOSTENIBLE

MENYS COTXES més salut

La limitació de vehicles contaminants a la metròpolis és la mesura més efectiva per evitar que els ciutadans respirin aire contaminat



FOTOGRAFIA: @LORENCEBERRA

Entrevista

Núria Pericas

Pediatra i membre del grup de treball de Salut Mediambiental de la Societat Catalana de Pediatria

“Els infants són les principals víctimes de la contaminació ambiental”



Pàgines 4 i 5

Investigació



L'aire contaminat eleva el risc de càncer de pulmó en no fumadors

Pàgina 3

Entrevista

Carolyn Daher

Coordinadora de la iniciativa de Planificació Urbana, Medi Ambient i Salut de l'ISGlobal

“És una distorsió que més del 60% de l'espai públic estigui dedicat a infraestructura viària”



Pàgina 8

Antoni Poveda

Vicepresident de l'Àrea de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB

EDITORIAL

MENYS CONTAMINACIÓ, MÉS SALUT

La contaminació de l'aire, essencialment produïda pels vehicles de combustió, genera un alarmant impacte en la salut de la població als entorns urbans, com per exemple la metròpolis de Barcelona. Segons l'Agència Europea del Medi Ambient i l'Organització Mundial de la Salut, la contaminació de l'aire és la principal amenaça evitable en termes de salut pública. Segons l'executiu comunitari, més enllà de les més de 300.000 morts prematures anuals a causa de la contaminació atmosfèrica i el cost sanitari associat a les malalties que se'n deriven, la reducció de la contaminació suposaria un estalvi per a la societat d'entre 42.000 i 121.000 milions d'euros a l'any.

Tant la ciutadania com la comunitat científica cada vegada estan més conscienciades sobre els efectes perjudicials dels contaminants atmosfèrics en la salut humana. Així, s'està afavorint la creació de noves normatives, lleis i polítiques europees i estatals per reduir les emissions d'aquests contaminants. Darrerament, la Comissió Europea (CE) ha establert dues mesures que marcaran l'agenda de la mobilitat a les nostres ciutats durant les properes dècades. En primer lloc, la CE s'ha fixat com a objectiu, durant la propera dècada, reduir un 78 % les morts prematures anuals a causa de la contaminació

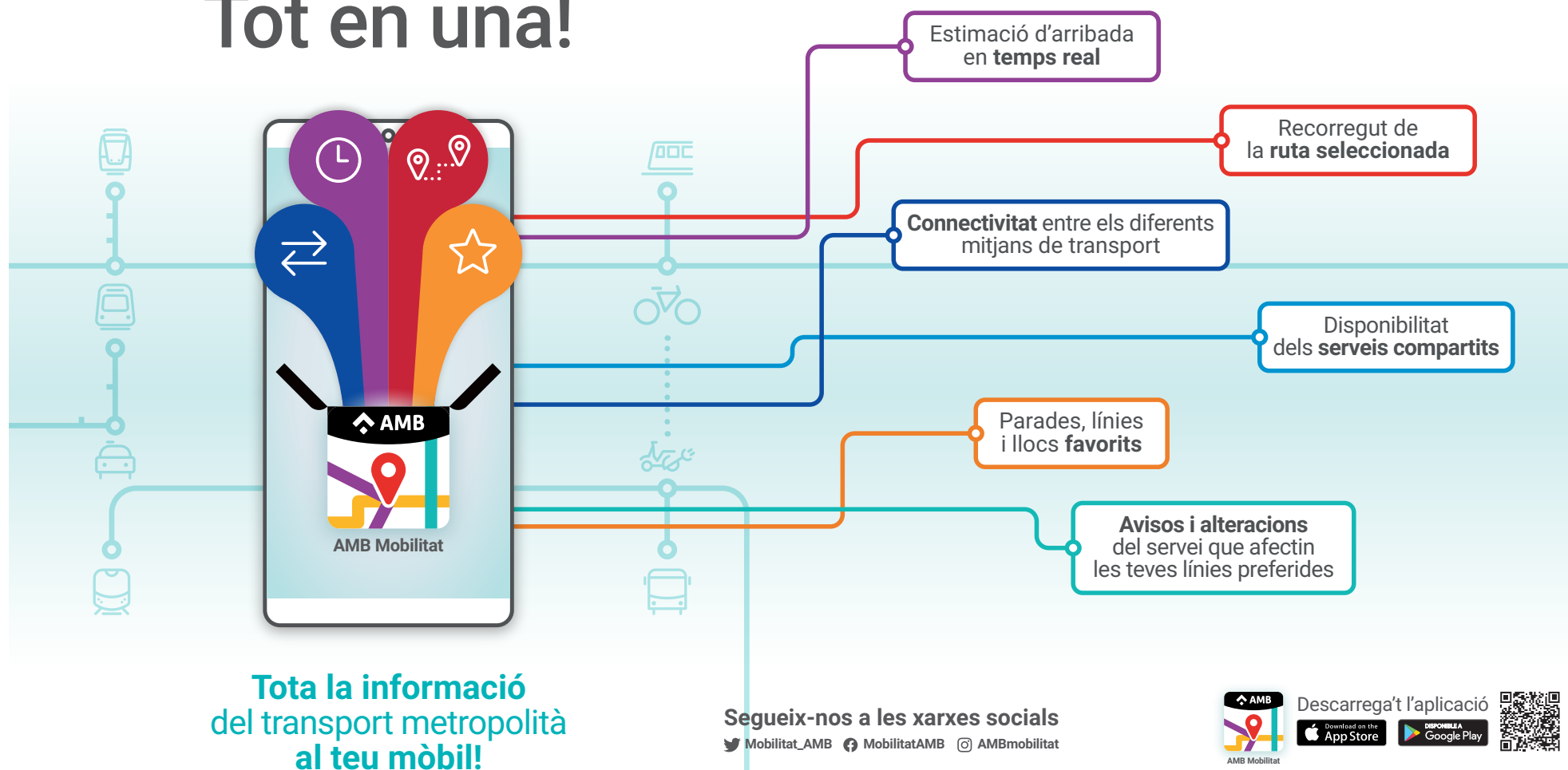
atmosfèrica. Per fer-ho possible, s'establiran a la baixa nous valors límit de contaminants a l'aire, en sintonia amb els que indica l'OMS. En segon lloc, s'ha marcat l'objectiu de neutralitat climàtica per al 2050, que es tradueix en l'acord de prohibició de la comercialització de vehicles nous de combustió —dièsel, gasolina i també híbrids— el 2035.

Nosaltres, coneixedors com som d'aquesta problemàtica, no volem ni pensem eludir la nostra responsabilitat. Ans al contrari, és l'AMB qui lidera i vol seguir liderant una ambiciosa estratègia de lluita contra la contaminació atmosfèrica que s'encamina a enfortir la mobilitat activa (a peu i en bicicleta), afavorir l'ús del transport públic i fer un ús més racional i ambientalment sostenible del vehicle privat.

En aquest context, hem creat i seguim creant nous serveis i infraestructures metropolitans per facilitar alternatives i impulsar la mobilitat sostenible. Entre aquests serveis destaca l'AMBici, el nou servei de bici pública metropolitana. L'AMBici significa un punt d'inflexió per a l'ús de la bicicleta a la metròpolis de Barcelona. Aquest nou servei, amb més de 230 estacions i 2.600 bicicletes elèctriques, reafirma el nostre compromís per avançar cap a una mobilitat molt menys contaminant.

A més de la problemàtica de salut pública, ens trobem en un context d'emergència climàtica i en plena crisi energètica. En aquest escenari, les polítiques metropolitanes han d'estar a l'altura del temps i dels reptes que tenim i, sens dubte, les nostres estan completament alineades amb l'agenda marcada per Europa i per l'Estat.

Tot en una!



CANVIAR D'HÀBITS
ÉS TAN NECESSARI COM
L'AIRE QUE RESPIREM.

AMB INFORMACIÓ
www.amb.cat/mobilitat

Amb la col·laboració de:

ISGlobal Institut de
Salut Global
Barcelona





L'aire contaminat eleva el risc de càncer de pulmó en no fumadors

Una investigació encapçalada per l'Institut Francis Crick (Regne Unit) ha identificat recentment un mecanisme a través del qual la mala qualitat de l'aire contribueix decisivament a desencadenar aquest tipus de càncer en persones sense antecedents de tabaquisme.

Redacció

Un equip de recerca de l'Institut Francis Crick (Regne Unit), liderat per l'oncòleg i investigador Charles Swanton, juntament amb investigadors del University College London, han demostrat que l'exposició a partícules diminutes de contaminació $PM_{2.5}$ —que tenen menys de 2,5 microns d'ample i estan produïdes per la combustió d'hidrocarburs— de persones que mai no han fumats condueix a un major risc de mutacions en els gens EGFR i KRAS, relacionats amb el càncer de pulmó. Si bé aquestes mutacions poden romandre inactives, sovint poden acabar provocant la malaltia.

Com va explicar el professor Swanton a la conferència anual de la Societat Europea d'Oncologia Mèdica celebrada a París el setembre d'enguany, “per si soles, aquestes mutacions probablement són insuficients per impulsar el càncer, però un cop una cèl·lula s'exposa a la contaminació, pot desencadenar una resposta de curació de ferides que causa inflamació. I si aquella cèl·lula porta una mutació, llavors formarà un càncer. Hem identificat un mecanisme biològic que explica el que abans era un enigma. Podria aplanar el camí per un nou camp de prevenció del càncer”.

•••••

“Podem triar si fumem o no, però no podem triar l'aire que respirem”, alerta el responsable de la investigació

•••••

L'exposició a partícules contaminants augmenta el risc de mutacions en gens relacionats amb el càncer de pulmó

L'estudi va analitzar les dades de salut de més de 460.000 persones a Anglaterra, Corea del Sud i Taiwan, i els seus resultats han estat considerats per la comunitat científica com un gran descobriment, donat que no existia cap demostració prèvia d'aquesta forma alternativa de formació de càncer.

A més, el doctor Swanton va qualificar la contaminació de l'aire “d'assassí ocult”, ja que la seva investigació estima que està relacionada amb la mort de més de vuit milions de persones a l'any, aproximadament la mateixa quantitat que el tabac. “Podem triar si fumem o no, però no podem triar l'aire que respirem”, va alertar l'expert, per a qui “donat que probablement les persones estan cinc cops més exposades a nivells de contaminació no saludables que el tabac, es pot veure que aquest és un problema global força important. I només podem abordar-lo si reconeixem els vincles realment íntims entre la salut climàtica i la salut humana”.

El doctor Luis Paz-Ares, cap de la unitat d'investigació clínica de càncer de pulmó H120 del Centro Nacional de Investigaciones Oncológicas (CNIO), va corroborar que “la contaminació de l'aire i la pressió ambiental són, juntament amb el gas radó, promotors de la carcinogènesi al pulmó, de manera claríssima” i va aclarir que aquesta cardiogènesi “no és hereditària”.

1,8 MILIONS DE MORTS ANUALS PER CONTAMINACIÓ DE L'AIRE A LES URBS



La contaminació atmosfèrica a les ciutats va provocar 1,8 milions de morts prematures a tot el món durant el 2019, segons un informe publicat el gener del 2022 a *The Lancet Planetary Health*, a partir de dades de 13.000 urbs d'Europa, Àfrica, Àsia i Amèrica.

Si bé l'impacte de la mala qualitat de l'aire en la salut humana s'ha estabilitzat durant els dos últims anys en algunes àrees del planeta per les mesures contra la covid-19, continua sent un dels principals motius en la pèrdua de qualitat de vida. De fet, el 86% de la població mundial que viu en ciutats —uns 2.500 milions de persones— va estar exposada a nivells de contaminació de l'aire per partícules fines ($PM_{2.5}$) que superaven el nivell màxim recomanat per l'OMS.

Segons els autors de l'informe, la contaminació per $PM_{2.5}$ és el principal factor de risc ambiental de malaltia i mort prematura. “Calen estratègies que no només redueixin les emissions sinó que també millorin la salut pública en general per reduir la vulnerabilitat”, destaca Veronica Southerland, investigadora de la Universitat George Washington (EUA) i autora principal de l'estudi.

Entrevista Núria Pericas

Pediatra de la Clínica Diagonal i membre del grup de treball de Salut Mediambiental de la Societat Catalana de Pediatria

“Els infants són les principals víctimes de la contaminació ambiental”

- **“Els nens són molt més vulnerables als agents contaminants** per les seves característiques anatòmiques, funcionals i de creixement”
- **A les escoles amb un índex més alt de contaminació ambiental associada al trànsit rodat** hi ha una afectació en l'aprenentatge dels infants, segons un estudi de l'ISGlobal

Mar Claramonte

Fortament implicada en la divulgació de la salut mediambiental pediàtrica (SMAP), la doctora Núria Pericas adverteix de les nombroses afectacions en els infants que genera la mala qualitat de l'aire. Un problema greu que no només pot afectar el sistema respiratori dels més petits, sinó també el seu desenvolupament neurològic, arribant fins i tot a retardar la seva maduració cognitiva i influir negativament en els processos d'aprenentatge. Per això, la Dra. Pericas insisteix que cal adoptar urgentment mesures per reduir els alts nivells de contaminació a la metròpolis, com eliminar el trànsit rodat als entorns escolars, fomentar la mobilitat activa i crear més espais verds.

Com afecta la mala qualitat de l'aire en la salut dels infants?

Pot provocar molts efectes en la salut dels infants, que no només hi estan exposats durant la infantesa, sinó també quan encara són a l'úter matern. Potser el més conegut és tot el que afecta les vies respiratòries: irritació de nas, ulls i faringe, i augment de les otitis i de les infeccions de vies baixes, com les pneumònies. S'ha vist que en el cas de l'asma, la contaminació ambiental n'augmenta la incidència, les exacerbacions i la gravetat en persones predisposades. De fet, el 33% dels casos nous d'asma infantil a Barcelona s'associen a la mala qualitat de l'aire. Però pot provocar molts altres efectes: pot afectar el sistema nerviós, donant problemes de desenvolupament motor, cognitiu, conductual, amb aparició de símptomes d'hiperactivitat, de TDAH... Inclús pot incidir en el coeficient intel·lectual i el sistema endocrí, augmentant la resistència a la insulina, el sobrepès, l'obesitat... I alguns càncers



A més d'afectar les vies respiratòries dels infants, la contaminació també pot incidir en el seu sistema nerviós i endocrí, entre altres”



El 33% dels casos nous d'asma pediàtrica a Barcelona s'associen a la mala qualitat de l'aire”

s'associen més a contaminació ambiental, com les leucèmies o els retinoblastomes. De fet, podria afectar qualsevol sistema.

Crida l'atenció que la contaminació pugui arribar a influir en el desenvolupament neurològic i cognitiu dels nens. Podries destacar algun estudi específic sobre això?

Em sembla molt interessant la recerca que fa l'Institut de Salut Global de Barcelona sobre l'afectació neurològica de la contaminació ambiental: han estudiat prop de 40 escoles de primària a diferents barris o districtes de Barcelona i han vist que on hi ha un índex més alt de contaminació ambiental associada al trànsit rodat hi ha una afectació en l'aprenentatge dels nens, per un retard en la maduració cognitiva.

EL NO₂ DISPARA ELS CASOS D'ASMA INFANTIL

La contaminació de l'aire per diòxid de nitrogen (NO₂) –relacionada amb la combustió d'hidrocarburs– continua sent una de les causes principals de la incidència d'asma en la població infantil, segons un estudi publicat recentment a *The Lancet Planetary Health*. Els seus autors calculen que “1,85 milions de casos nous d'asma pediàtrica van ser atribuïbles al NO₂ a escala mundial el 2019, dos terços dels quals van ocórrer en àrees urbanes”. Per això, consideren que “la mitigació de la contaminació de l'aire hauria de ser un element crucial de les estratègies de salut pública per als infants”.



La Dra. Núria Pericas és especialista en salut mediambiental pediàtrica



Per quin mecanisme la contaminació podria provocar un pitjor rendiment acadèmic i afectar la capacitat de retenir coneixement?

Això segurament és degut al fet que quan els nens neixen, el volum del seu cervell és una quarta part del volum de l'adult. Durant els primers anys, sobretot entre els 6 i els 10, és quan més es desenvolupen les capacitats cognitives relacionades amb l'aprenentatge. Per tant, les afectacions en aquests períodes-finestra, que és on hi ha més sensibilitat a segons quins contaminants i en segons quines per-



FOTOGRAF: ROBERT RAMOS



sones, podrien incidir en aquests processos. A més, hi ha estudis que demostren que en situacions on hi ha més contaminació ambiental, tant en embarassades com en la infància, es donen més casos de TDAH i d'hiperactivitat, associada també a la contaminació acústica.

Fins a quin punt l'exposició a la contaminació atmosfèrica afecta més els infants que els adults?

La contaminació ambiental afecta la salut de tots els ciutadans, però les principals víctimes aquí són els

infants, que són molt més vulnerables per les seves característiques anatòmiques, funcionals i de creixement a aquest tipus de contaminant, i tenen més temps per desenvolupar-les. A més, són persones que no són responsables: no poden triar, per exemple, com van a l'escola.

Un 40% de les malalties mediambientalment relacionades es donen en nens de menys de 5 anys, tot i que aquests només són el 12% de la població. A escala mundial, es creu que es podrien evitar 300.000 morts de menys de cinc anys si s'eliminés aquesta contaminació mediambiental.

A què és deguda aquesta incidència tan gran?

Això es dona perquè els nens no són adults petits, tenen característiques molt diferents: el seu creixement cerebral és molt més ràpid i anatòmicament són respiradors buccals, no els passa l'aire pel nas, amb la qual cosa eviten aquest filtre. Tenen un sistema immune més immadur, passen més temps a l'exterior i fan més activitat física, són més curiosos i confiats amb el medi, tot s'ho emporten a la boca... Només per alçada, estan molt més a prop dels tubs d'escapament. Els nens també beuen, mengen i respiren més per quilo de pes que un adult i, per tant, beuen, mengen i respiren més contaminació per quilo de pes que un adult. També s'ha vist que estar exposat a contaminació ambiental en la infància pot fer que t'apareguin efectes quan ets adult.

Això seria reversible? És a dir, els nens sotmesos a contaminació poden arribar a neutralitzar els efectes negatius d'aquest problema si baixa l'exposició als contaminants?

Hi ha alguns efectes que sí i altres que no. Si es té afectació des de l'úter pot ser més perdurable. L'important és continuar investigant per saber quin contaminant en concret afecta què, a quines persones i en quin moment o períodes.

La contaminació pot provocar un agreujament de malalties infantils?

Sí, sobretot en el cas de l'asma i les al·lèrgies. L'asma en els nens més susceptibles fa que les crisis siguin més greus i tinguin més episodis. Pel que fa a les al·lèrgies, segons quines partícules contaminants fan que hi hagi pòl·lens més agressius. Per un efecte tòxic sobre el sistema immune, per irritació de les vies respiratòries i perquè fan hiperreactivitat bronquial apareixen més al·lèrgies. I a aquelles persones més susceptibles a fer-ne, encara els afecta més.

Quines línies esteu seguint des del grup de treball de Salut Mediambiental de la Societat Catalana de Pediatria al qual pertany per prevenir i detectar els trastorns associats a la contaminació atmosfèrica entre els més petits?

Demaneu a les administracions, als responsables en salut i en educació que prenguin mesures urgents en tres eixos importants que estan interconnectats: reduir la contaminació atmosfèrica urbana, fomentar la mobilitat activa (sobretot en centres educatius) i augmentar el contacte amb la natura. Demaneu a l'Administració que limiti el trànsit a les zones properes a les escoles, que elimini zones d'aparcament per augmentar les zones de joc i verdes, que enverdeixin també els patis de les escoles. Si bé ja s'està començant a fer, creiem que les mesures haurien de ser més contundents i més extenses.

Heu observat si hi ha més casos de problemes de salut en infants que van a un centre educatiu o viuen al costat de grans vies urbanes amb molt de trànsit? I si per contra, els que passen la major part del dia envoltats de zones verdes en pateixen menys?

Sí, hi ha molts estudis en aquest sentit, tant a Barcelona com a altres ciutats europees i del món, on es veu clarament que hi ha diferències en afectacions a nivell tant respiratori com neurològic: la incidència d'aquestes patologies és menor en ciutats o pobles més allunyats dels grans nuclis urbans, però també a les que estan dissenyades amb entorns verds o més amables dins de les ciutats. De fet, quan triem una escola per als nostres fills, a banda de pensar en el



Si s'eliminés la contaminació mediambiental, es podrien evitar 300.000 morts anuals de menors de cinc anys a tot el món"

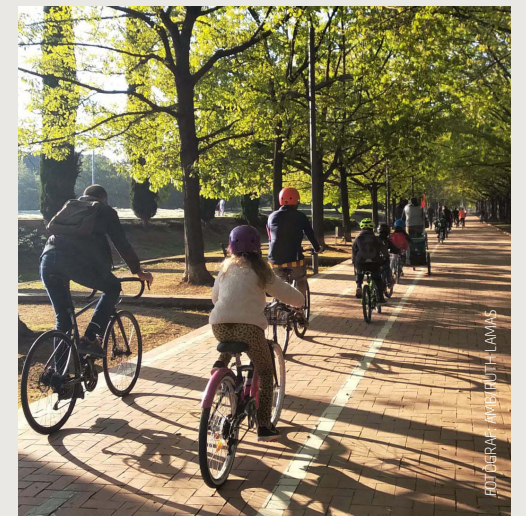


Quan triem una escola per als nostres fills, és molt important valorar també si l'entorn és prou verd"



És prioritari allunyar els vehicles motoritzats de les escoles per disminuir les emissions i millorar la salut dels infants"

IMPULS A LA MOBILITAT EN BICI CAP A L'ESCOLA



Bicibús a Sant Cugat del Vallès

Per incentivar l'ús de la bicicleta en els trajectes d'anada i tornada als centres educatius, el Grup de Treball de Salut Mediambiental de la Societat Catalana de Pediatria ha elaborat el document "Pedalem cap a l'escola", que recull evidències sobre els beneficis de la mobilitat escolar a pedals per a la salut de la infància i l'adolescència i per al medi ambient.

Així, el seu "Decàleg per la mobilitat en bicicleta cap a l'escola" posa de manifest que aquest mitjà de transport "disminueix la sinistralitat i la contaminació atmosfèrica i acústica", i també que "millora la mobilitat urbana i esdevé una bona eina per a transformar les ciutats actuals en espais més transitables, més verds i centrats en les persones".

A més, el document assenyalava altres avantatges per a la salut física i emocional de les famílies que trien desplaçar-se pedalant, i també destaca l'estalvi econòmic i d'espai que suposa prescindir d'un vehicle motoritzat.

projecte educatiu o el nombre de línies, també és molt important valorar l'entorn: mirar si els patis són només pistes de ciment o estan ben plens de verd.

En aquest sentit, caldria limitar el trànsit motoritzat als voltants de les escoles?

Una quarta part de les escoles de Barcelona estan en zones amb nivells ambientals per sobre de la legalitat. És prioritari allunyar els vehicles de les escoles.

Quins consells donaries a pares i mares per protegir les seves criatures davant la contaminació?

Sobretot, triar una mobilitat no motoritzada: anar a l'escola en bicicleta, en patinet, a peu... Precisament, el nostre grup de treball està redactant un document que es diu "Pedalem cap a l'escola", amb el qual es vol informar infants i famílies sobre els beneficis de la mobilitat activa, sobretot la bicicleta, per anar a les escoles. No només en termes de disminuir emissions, sinó que aporta molts més beneficis a la salut dels nens i el seu desenvolupament. També és aconsellable fer els desplaçaments en hores i les rutes amb menys trànsit, augmentar el contacte amb la natura i ventilar les cases i les escoles.

Quines altres accions convindria implementar per reduir la contaminació atmosfèrica a la metròpolis?

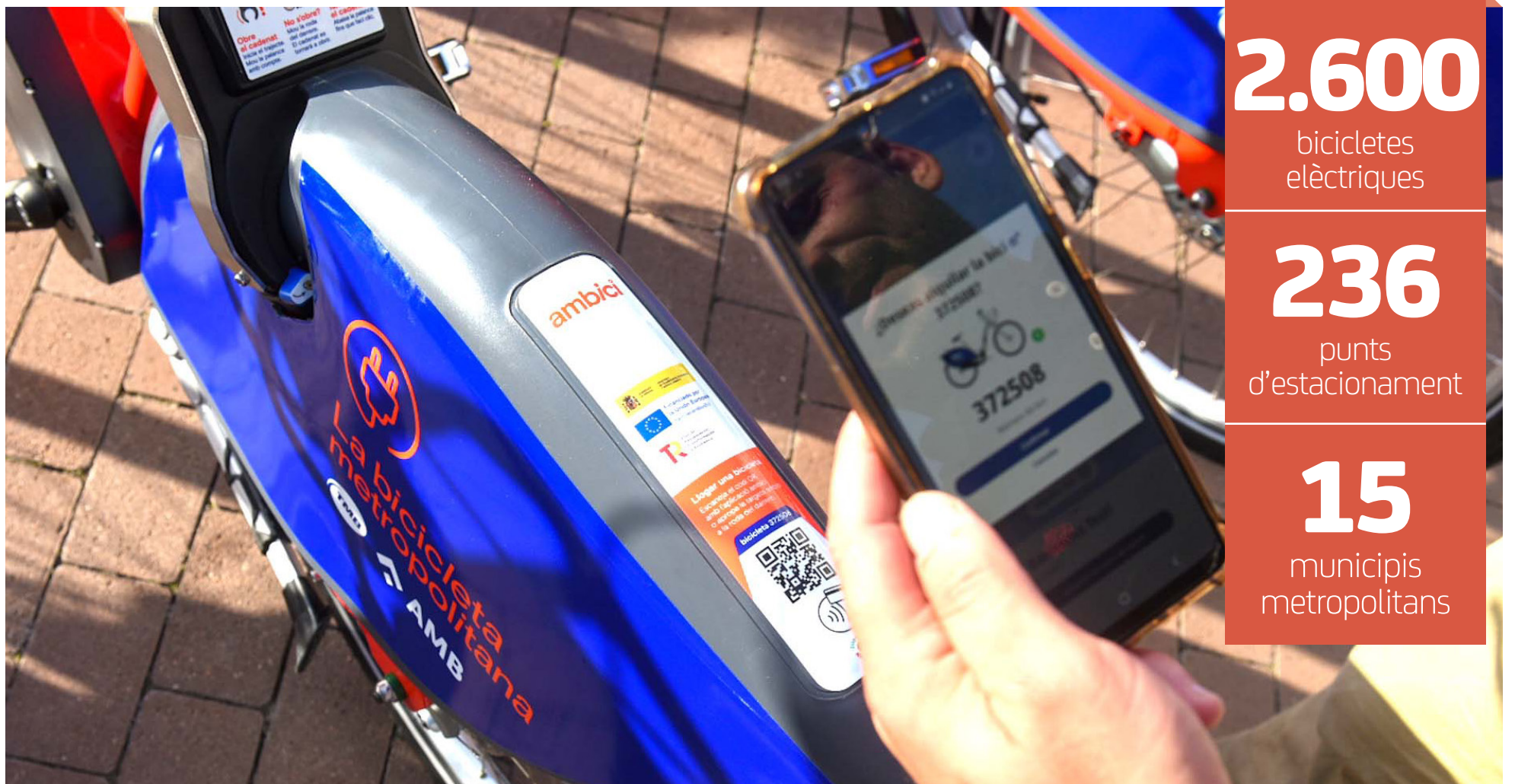
Crec que tots els agents socials (escoles, associacions de famílies, autoritats sanitàries...) haurien d'enviar un missatge comú de la necessitat d'un canvi global i sobretot un canvi local per millorar la nostra salut i qualitat de vida, i s'ha de fer urgentment.

PODCAST DE L'ENTREVISTA



VÍDEO DE L'ENTREVISTA





2.600
bicicletes
elèctriques

236
punts
d'estacionament

15
municipis
metropolitans

AMBici, el nou servei de bici elèctrica metropolitana, es posarà a rodar a principis del 2023

Redacció

A principis del 2023 el nou servei metropolità AMBici començarà a operar a 15 municipis de la metròpolis de Barcelona. Primer, es posarà en marxa a tres poblacions, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí i Cornellà de Llobregat, i progressivament s'anirà implantant, durant el primer trimestre, a 12 municipis més de la metròpolis: l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Santa Coloma de Gramenet, el Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Just Desvern, Molins de Rei, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels.

Amb el nou sistema AMBici, l'AMB posarà a disposició dels ciutadans 2.600 bicicletes elèctriques i 236 punts d'estacionament, la meitat dels quals (com a mínim) tindran punt de recàrrega elèctrica, mentre que la resta seran energèticament autònomes per poder operar el sistema d'ancoratges mitjançant plaques fotovoltaïques. S'espera que durant els primers mesos de l'any arribi a gairebé 1,2 milions de ciutadans.

"Aquest nou servei, liderat per l'AMB i gestionat per TMB a través d'un operador privat, suposa un veritable punt d'inflexió per a l'ús de la bicicleta a la metròpolis i un bon complement a la xarxa de transport públic metropolità", explica el vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de

l'AMB, Antoni Poveda, per a qui, a més, AMBici "dona resposta a un compromís metropolità, presentant una nova oferta i un nou servei a la ciutadania. L'AMBici aterrarà els mesos vinents a les nostres ciutats i ajudarà a accelerar la nova mobilitat que necessitem a la metròpolis de Barcelona, més neta i saludable, i que ens ha d'ajudar a fer front a la crisi energètica i climàtica".

UN SERVEI INTEGRAT AMB ALTRES TRANSPORTS

L'AMBici estarà integrat amb el sistema de transport públic col·lectiu de la metròpolis de Barcelona. Així, facilitarà la intermodalitat amb altres mitjans de transport públic, com el Bus Metropolità, el metro, el tramvia o el ferrocarril.

Pel que fa a la integració d'AMBici amb el servei de Bicing, s'han establert set estacions de transferència dels dos serveis amb diferents ubicacions, tres a Barcelona: Zona Universitària, que connectarà amb Esplugues de Llobregat; La Pau, que connectarà amb Sant Adrià de Besòs, i Baró de Viver, que connectarà amb Santa Coloma de Cervelló.

Les altres quatre estacions de transferència seran a Sant Adrià de Besòs (Campus UPC – Diagonal Besòs) i a l'Hospitalet de Llobregat (Ciutat de la Justícia, Riera Blanca i Collblanc).

Durant el 2023, l'AMB aplicarà una tarifa promocional de 25 € l'any per abonament, que permetrà 30 minuts d'ús gratuïts per cada trajecte. Després dels 30 minuts gratuïts, costarà 0,50 € cada 30

•••••

Més de la meitat de les estacions d'AMBici tindran punt de recàrrega elèctrica

•••••

Aquest nou servei, liderat per l'AMB i gestionat per TMB, suposa un punt d'inflexió per a l'ús de la bicicleta a la metròpolis

minuts. A partir del 2024, l'abonament tindrà un cost de 40 € l'any, amb els primers 30 minuts a un preu de 0,15 €. Després dels 30 minuts inicials, costarà 0,50 € cada 30 minuts. L'aplicació mòbil no té cap cost i, per tant, no caldria fer cap pagament inicial. Però per als usuaris que vulguin emprar una targeta física, aquesta tindrà un preu de 6 euros.

En el cas de necessitar un abonament metropolità, per utilitzar els serveis d'AMBici i Bicing amb unes condicions preferents, el cost oscil·larà entre els 53 i els 65 euros anuals.

FINANÇAMENT PARCIAL AMB NEXT GENERATION

Respecte al finançament de l'AMBici, l'AMB compta amb els fons del Pla de recuperació, transformació i resiliència del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana, a més de les aportacions dels ajuntaments on s'implanti el servei. En concret, 7 M€ dels 158,6 M€ que ha rebut la metròpolis de Barcelona dels fons europeus Next Generation –destinats a dur a terme actuacions que potenciïn la mobilitat sostenible i ajudin a reduir la contaminació ambiental– s'han utilitzat per a la creació i implantació del nou sistema de bicicleta pública metropolitana.

AMBici, que recull l'experiència de l'e-Bicibox i pren el Bicing com a referent per fer un servei més potent, s'emmarca dins l'estratègia del Pla metropolità de mobilitat urbana (PMMU) 2019-2024, el full de ruta de les polítiques de mobilitat de la metròpolis de Barcelona per als pròxims anys, i del Pla d'actuació metropolità (PAM) 2019-2023.

UN MODEL DE BICICLETA 100% ELÈCTRICA D'ÚLTIMA GENERACIÓ, EFICIENT, SEGURA I CÒMODA



La flota de bicicletes 100% elèctriques de l'AMBici incorpora el model e-SMARTbike 2.0, que facilita maniobrar de manera àgil i segura, tot mantenint el control de la bicicleta, en un entorn urbà. Compta amb un motor central situat en la posició més baixa de la bicicleta, cosa que permet una millor experiència en la conducció i maniobrabilitat, sobretot en les corbes i els terrenys més complicats. A més, aquest motor té un dispositiu connectat al sistema elèctric de la bicicleta que permet monitorar-ne l'estat en tot moment.

Amb la funció integrada "Starter Boost", s'activa la compatibilitat total del motor i s'accelera més ràpidament en els primers metres. És a dir, que es posa en funcionament quan l'usuari experimenta les primeres oscil·lacions, i aleshores es produeix una arrencada suau.

Les bicicletes de l'AMBici també porten incorporat un sistema de geolocalització per satèl·lit molt precís i disposen d'una pantalla integrada on es pot visualitzar el nivell de càrrega i activar l'assistència del motor elèctric o apagar-la. Addicionalment, a través de l'aplicació mòbil, l'usuari podrà activar o desactivar l'assistència quan llogui, posi en pausa o torni la bicicleta. Això permet gestionar el nivell de bateries de manera molt eficient. El nivell de càrrega de la bicicleta també es podrà veure a l'aplicació mòbil.

D'altra banda, les estacions seran modulares i almenys el 50% disposaran de recàrrega elèctrica i estaran vinculades a estacions de transport públic.

CONCESSIÓ PER CONCURS

L'AMB, creadora i titular del servei, ha adjudicat per concurs públic de 40,5 milions d'euros la concessió per operar AMBici a la unió temporal d'empreses (UTE) formada per Nextbike, Movement i Movus. L'AMB en coordinarà la implantació d'acord amb els municipis metropolitans. Aquesta UTE serà adjudicatària del servei durant vuit anys.

La majoria dels usuaris de la T-verda canvien d'hàbits cap a una mobilitat sostenible



Redacció

El 72,3% de les persones que disposen de la T-verda metropolitana —a la qual s'accedeix per haver desballestat un vehicle contaminant (sense distintiu ambiental de la DGT) i dona dret a transport públic gratuït durant tres anys— creuen que no adquiriran un altre cotxe o moto quan la targeta expiri. Es tracta d'una de les conclusions de l'estudi "La targeta T-verda metropolitana. Enquesta a usuaris residents a l'àmbit de l'AMB", impulsat per l'AMB i realitzat per l'IERMB.

De l'enquesta també es desprèn que més de la meitat dels usuaris i usuàries que tenen la targeta en vigor fan servir el transport públic més sovint que abans de disposar de la T-verda. A més, l'ús diari o quasi diari del transport públic entre els que fan servir la T-verda ha passat del 50,3% al 67,1%.

D'altra banda, el 76% de les persones que ja tenen el títol expirat continuen fent servir el transport públic de manera majoritària.

•••••
Més del 72% de les persones amb la T-verda en vigor no es plantegen adquirir un nou vehicle

•••••
La T-verda metropolitana ofereix 3 anys de transport públic gratuït per desballestar un vehicle contaminant

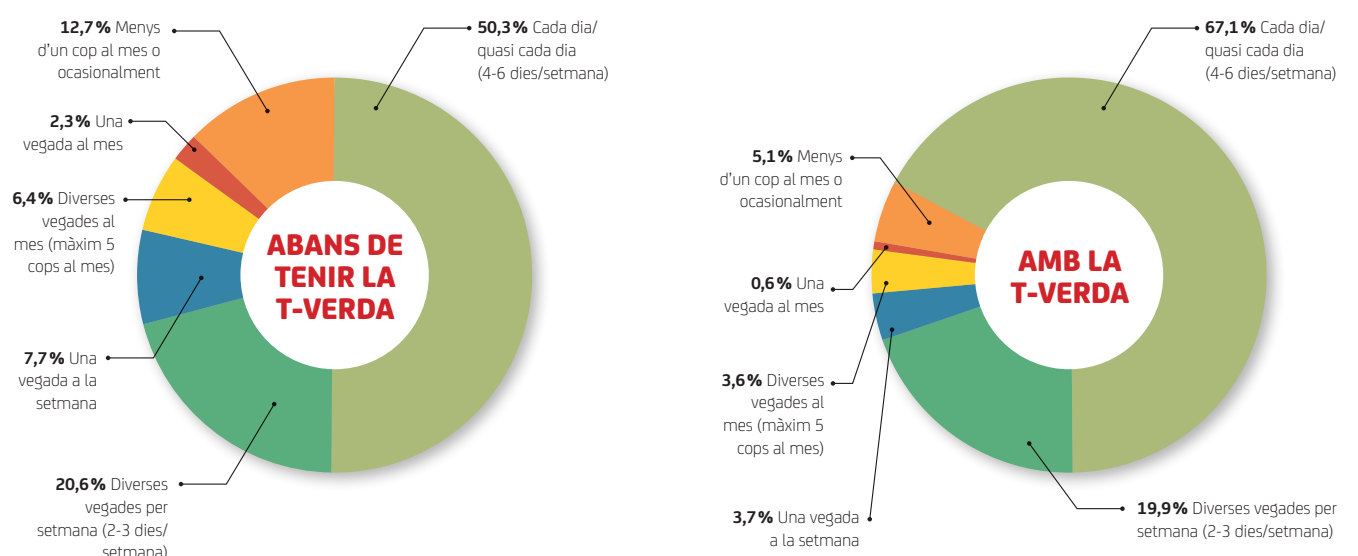
Pel que fa al grau de satisfacció de les persones beneficiàries, el 86% declaren estar molt o bastant satisfetes amb la targeta.

El 60% d'usuaris o beneficiaris de la T-verda metropolitana afirmen que triarien, com a opció complementària a aquest títol, abonaments gratuïts de bicicleta, així com l'accés a una subvenció per a la compra d'una bicicleta. Addicionalment, la mobilitat compartida en cotxe i moto és també un complement força demanat: un 17% declaren que els descomptes per accedir a aquests serveis serien positius per afavorir l'accés a un vehicle privat de manera puntual.

14.000 TARGETES EN CINCS ANYS

El 2017 l'AMB va crear la T-verda metropolitana amb l'objectiu de facilitar el canvi d'hàbits entre la ciutadania de l'àrea metropolitana de Barcelona cap a una mobilitat més sostenible, oferir alternatives per desplaçar-se per l'àmbit de la ZBE Rondes BCN i fidelitzar més usuaris al transport públic. Des de la seva creació fins ara, l'AMB ha concedit més de 14.000 targetes verdes metropolitananes.

Canvis en l'ús del transport públic dels beneficiaris de la T-verda



Entrevista Carolyn Daher, coordinadora de la iniciativa de Planificació Urbana, Medi Ambient i Salut de l'ISGlobal

“És una distorsió que més del 60% de l'espai públic estigui dedicat a infraestructura viària”

- **El 23% de la nostra salut** està determinada per l'entorn físic en què vivim, segons l'Organització Mundial de la Salut (OMS)
- **Replantejar i redistribuir l'espai públic** reduint el protagonisme dels cotxes és necessari per afavorir una millor salut i benestar de la ciutadania



Carolyn Daher coordina la iniciativa de Planificació Urbana, Medi Ambient i Salut de l'Institut de Salut Global (ISGlobal)

Mar Claramonte

Carolyn Daher és especialista en salut pública i ha gestionat projectes d'investigació i la seva implantació en l'àmbit comunitari als Estats Units, Europa, Àfrica i Amèrica Llatina. Actualment, coordina la iniciativa de Planificació Urbana, Medi Ambient i Salut de l'Institut de Salut Global (ISGlobal), on centra la seva recerca en com el disseny urbà impacta en la salut de la població, buscant generar més impacte en la política i la societat a través de l'evidència científica.

En quina mesura la manera en què una ciutat està urbanitzada i planificada pot condicionar la salut de les persones que hi viuen?

L'OMS estima que el 23% de la nostra salut està determinada per l'entorn físic en el qual vivim. L'espai públic és un factor molt clau i el model actual que tenim a les ciutats en distorsiona l'ús: més del 60% està dedicat a infraestructura viària que utilitzen principalment vehicles privats. Això suposa que tot aquest espai no es pot dedicar a altres usos necessaris per a oci, negocis, intercanvi, aprenentatge, activitat física i contacte amb la natura. A més, genera tants impactes negatius en la salut que no ho hauríem de tolerar. Per tant, cal replantejar-lo i redistribuir-lo.

Anem tard en implantar aquest canvi de model?

No, però cal anar molt més ràpid i a una escala molt més gran. Fins ara, no hem estat capaços de donar respostes contundents. Les administracions encara no estan preparades o no tenen els mecanismes per actuar d'una manera coordinada i multisectorial i fer front als reptes que tenim o tindrem. Si volem ser més sostenibles i eficaços, hem de canviar l'entorn i després facilitar el canvi de comportament. Hem de fer que les polítiques i les estratègies dels mateixos entorns urbans ofereixin com a opció lògica adoptar costums i decisions més saludables. Des d'un punt de vista de salut pública és el que funcionarà millor.

Quins beneficis comportaria la reorganització de l'espai públic en la salut de la ciutadania?



A la ciutat pròspera del futur, el teixit urbà hauria de facilitar viure una vida sana, amb una mobilitat sostenible”



Tenim dret a gaudir d'espais públics i trajectes segurs, assequibles i sense contaminació”

A la ciutat pròspera del futur, el teixit urbà hauria de proporcionar les condicions per a una vida sana, amb una mobilitat sostenible més integrada i un entorn sense obstruccions. Hi ha molt èmfasi en la responsabilitat individual de les persones, que prenguin les decisions correctes (menjar sa, tenir contactes socials, fer esport...), però de vegades l'entorn no ho facilita i fins i tot hi posa obstacles. Per exemple, si volem que la gent vagi a peu, hauríem de tenir camins per a vianants segurs, on no estiguem competint amb el trànsit. Tampoc és fàcil demanar a les persones que gastin el doble de temps per desplaçar-se d'un lloc a l'altre per triar una opció de transport sostenible. Treballant l'entorn podem tenir un impacte molt gran, facilitem que les persones prenguem decisions que al final beneficiïn a tothom, com passa a Copenhaguen o a altres ciutats on la mobilitat activa està més integrada. És una oportunitat estratègica per protegir la nostra salut i és més eficaç, perquè tractar una malaltia és molt més costós que prevenir-la.

Quan una metròpolis fa molts anys que està dissenyada i organitzada d'una determinada manera, com es pot engegar la transformació?

Hem de pensar que les ciutats són els entorns més complexos i dinàmics que tenim: estan constantment transformant-se. Penso que és qüestió d'entendre el moment i les necessitats de la població. Però sovint a les persones ens costa canviar els nostres costums o l'entorn, ens agrada quedar-nos a la nostra zona de confort. Per exemple, crec que pel que fa a l'ús del cotxe, se'ns ha “venut” durant molts anys com un dret adquirit, i quan l'Administració ho intenta restringir, pot ser difícil assimilar-ho. Però hem de tenir en compte que els cotxes són en un espai públic que ha de ser compartit. Tenim dret a espais públics i trajectes segurs, assequibles i sense contaminació.

Quan es volen fer canvis, inclús si estan enfocats a millorar la salut pública, sovint sorgeixen reticències. Què caldria fer per fomentar una mobilitat més sostenible i alhora pràctica i convenient per al gruix de la població?

Hi ha moltes estratègies (implementar zones de baixes emissions i superilles, enfortir la xarxa de bicicle-

APOSTA PEL MODEL DE CIUTAT 8/80 PER A BARCELONA

Carolyn Daher és una ferma defensora del concepte “Ciutats 8/80”, una iniciativa sorgida al Canadà l'any 2007 segons la qual planifica la ciutat pensant en una persona de 8 anys i una de 80 permet cobrir les necessitats de tota la població. Les seves propostes es basen en la transformació de l'espai públic i la mobilitat per crear comunitats més equilibrades. Segons l'experta en salut pública, “partint de les necessitats d'un nen o una persona gran que podrien ser considerats els col·lectius més vulnerables, apliquem una visió de planificació inclusiva que afavoreix també els que estan entre aquestes dues franges d'edat”.

tes, que hi hagi més pàrquings de bicis i patinets...) i cap per si sola ens donarà una resposta única, ràpida i absoluta, però cal anar provant quina és la fórmula que funciona per a cada ciutat i dedicar-hi més inversió. Aquestes mesures s'han de plantejar de manera que tant els beneficis com les conseqüències negatives estiguin distribuïts amb equitat. D'altra banda, hem de ser valents perquè les mesures per restringir l'ús del cotxe són impopulars a tot el món al principi, però poc després la gent comença a apreciar els resultats positius i pocs volen tornar enrere.

Quines són les conclusions dels estudis científics pel que fa a la relació entre espai públic i salut?

El conjunt de les evidències científiques diu que hem de tenir entorns més verds, amb menys soroll, menys contaminació de l'aire, a temperatures que no superin la zona de confort (entre 24 i 26 graus) i amb espais públics on la gent tingui activitat física i contacte social. Llavors, hem de començar a prendre accions més contundents i planificar les ciutats tenint en compte explícitament els impactes en la salut.

VÍDEO DE L'ENTREVISTA

