

2018

CONFLICTES SOCIOECOLÒGICS: COM INTERVENIM SOBRE LES INFRAESTRUCTURES PER MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE I EL SEU IMPACTE SOBRE LA POBLACIÓ?

CONCLUSIONS TAULA DE DEBAT I PARTICIPACIÓ

Treball coordinat per:

Centre per la Sostenibilitat Territorial

 AMB : Planificació
Estratègica

Metodologia:

El present cicle de debats ha consistit en generar un diàleg i transferència de coneixements entre persones provinents de diferents àmbits (administracions públiques, sindicats agraris, associacions, ONGs, persones a títol individual, etc.) interessades en el tema. Aquestes persones es van reunir quatre vegades al llarg de sis mesos (novembre 2017 – abril 2018), amb la següent seqüència:

La primera sessió va consistir en transferència del coneixement amb cinc ponències d' experts que van exposar dades i expectatives respecte la qualitat de l'aire en l'àmbit metropolità, per tal de configurar una diagnosi preliminar de la situació.

En la segona sessió, a partir de la diagnosi de la sessió anterior, es va propiciar un debat al voltant de dues preguntes: i) Com treure el cotxe dels desplaçaments quotidians en l'AMB? I com integrar-lo al PDU de l'AMB?; ii) 2) Com influir en les polítiques de la Generalitat de Catalunya que té competències en legislació de la qualitat de l'aire i infraestructures

En la tercera trobada, es van tornar a realitzar 4 ponències a demanda dels participants per millorar la transferència de coneixement per enriquir el debat

Per a la quarta sessió, es va elaborar un document de síntesi de tota la informació generada al llarg del procés deliberatiu, que es va passar a totes les persones participants per tal de fer-hi esmenes i/o modificacions pertinents, per a ser presentar i discutit en una sessió final de devolució pública.

COM INTERVENIM SOBRE LES INFRAESTRUCTURES PER MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE I EL SEU IMPACTE SOBRE LA POBLACIÓ?

1. DEFINICIÓ DEL CONFLICTE A L'AMB

En el darrers anys, l'opinió pública s'ha fet ressò de diversos estudis que apunten als gravíssims efectes de la contaminació atmosfèrica sobre la salut humana i la qualitat de vida dels habitants de les àrees metropolitanes per tot el món. També ho han fet a l'àrea metropolitana de Barcelona on estudis solvents calculen que la contaminació és responsable de milers de morts prematures anualment.

Tanmateix, tot i haver quedat clar que el trànsit motoritzat és, en medis urbans, el factor principal entre els processos contaminants i que també contribueixen a l'escalfament global, les polítiques de mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona portades a terme per les diverses administracions competents no han aconseguit introduir canvis capaços de donar una resposta a una població preocupada per la qualitat del aire (tercer problema en el baròmetre semestral de Barcelona del desembre del 2017)¹. Prova d'això es l'emergència recent, en els darrers anys de diversos moviments reivindicatius que, sovint amb el recolzament d'investigadors de la màxima competència s'han mobilitzat per reclamar polítiques de millora.

La **Plataforma per la qualitat de l'Aire** proposa un canvi en l'actual política d'infraestructures que dona suport bàsicament al vehicle privat tot reclamant una nova política d'infraestructures i urbanisme tant a l'AMB com a Catalunya. La recerca també ha portat a l'atenció pública a altres focus d'emissió com ara són el trànsit marítim i l'aviació, sorgint així reclamacions d'una gestió sostenible de ports i aeroports.

Per altra banda també es reclama una regulació de les indústries i les obres públiques, més fiable i capaç d'actuar de manera eficient sobre les activitats industrials que no compleixin les normatives ambientals i que posen en risc la salut de la població. L'actuació en aquest camp resulta necessària però reclama una acció metropolitana coordinada ja que sovint no és senzilla de dur a terme des de les administracions locals, tal com demostra l'existència de **La Plataforma per la qualitat de l'aire del Baix Llobregat** on hi participen la majoria d'ajuntaments de la comarca.

El model d'infraestructures de l'AMB és fruit de la planificació que els anys 60 es va realitzar per part de les autoritats franquistes amb el suport del Banc Mundial, és un model similar a moltes àrees metropolitanes del món. Aquest model inviable ha mostrat, encara més, les seves limitacions a nivell econòmic, social i ambiental. Per tant, molts actors del conjunt del territori reclamen un nou model que prioritzi de manera decidida les inversions en transport públic tot deixant enrere l'afavoriment del trànsit pesat i els vehicles particulars en resposta a les demandes de mobilitat. Com comentava el portaveu de la **Campanya contra el quart cinturó**: *"volem un quart cinturó però de tren i busos, és a dir de transport col·lectiu"*.

L'associació per la **Promoció del Transport Públic** defensa que en la gestió per una mobilitat sostenible cal incloure també la gestió de diferents conflictes amb els veïns: per treure aparcaments,

posar bicis carrils o canviar línies de busos. Projectes com Som Meridiana, Zones de Baixes Emissions, la Xarxa d'autobús, les superilles, el carril VAO, o xarxa de carril bici, treure aparcaments, mitigar la contaminació acústica, per això cal tenir en compte els veïns i incorporar-los en els processos de participació malgrat pugui ser més lent. I millorar la coordinació entre administracions. Cal que els dissenys en la implantació en les mesures d'urbanisme i mobilitat cal que tinguin en compte la societat i l'ecologia, implantant mesures de compensació i mecanismes que provoquin un canvi d'hàbits.

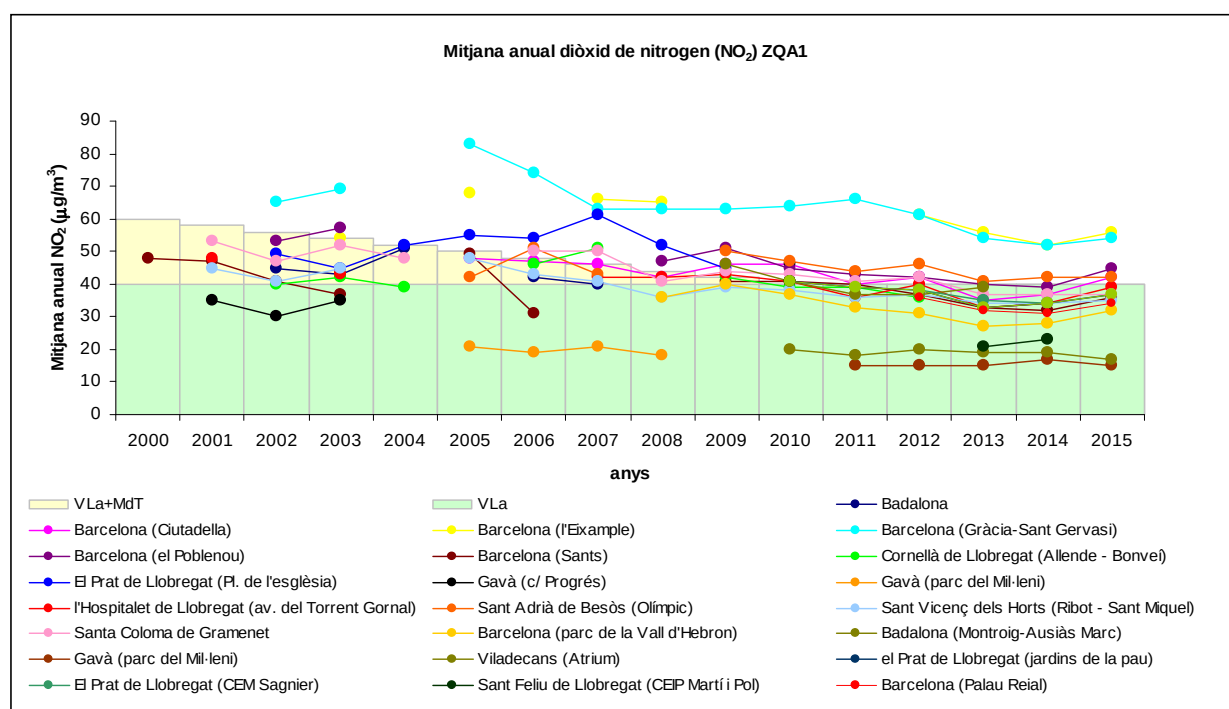
Un dels altres conflictes a gestionar segons **l'associació per la prevenció d'Accidents de Trànsit** és el conflicte entre vianants i bicicletes en voreres i espais periurbans. Així com posar llum i transparència als accidents de trànsit. Proposa regular la velocitat dels vehicles i no permetre maniobres d'avançament. A la ciutat cal millorar la permeabilitat a favor del vianant.



1. Problemàtiques del model de mobilitat metropolitana. / 2. Problemàtiques del model de mobilitat vigent a la regió metropolitana. / 3. Problemàtiques de la qualitat de l'aire degudes a la mobilitat obligada. / 4. Problemàtiques de la contaminació associada a grans instal·lacions. metropolitanes. / 5. Problemàtiques de la qualitat de l'aire a l'eix infraestructural del Baix Llobregat. / 6. Problemàtiques la qualitat de l'aire a l'entorn metropolitana.

2. CONCLUSIONS DE LA TAULA DE PARTICIPACIÓ

Un dels comentaris recurrents que van aflorar al llarg del taller és la insistència que cal més **valentia i voluntat política per afrontar els canvis necessaris**. Valentia per obligar a que s'apliquin certes mesures ja aprovades i altres de més restrictives (valentia com quan es va aprovar la llei del tabac, cinturó de seguretat, etc...). Les administracions locals tenen voluntat política però pocs mitjans i poques competències. Per aquest motiu estaria bé que la Generalitat de Catalunya afrontés amb fermesa els diferents plans aprovats i l'acord polític per a la millora de la qualitat de l'aire a la conurbació de Barcelona que té per objectiu reduir un 10% les emissions associades al trànsit de l'Àmbit-40 en els propers 5 anys, amb l'objectiu d'una reducció global del 30% en el termini de 15 anys per tal d'assolir gradualment els nivells recomanats per l'OMS. En les àrees on es detectin superacions dels nivells s'adoptaran mesures més intensives per assolir els nivells fixats per la UE abans de desembre de 2020. En els seguiments que la Generalitat realitza respecte a la qualitat de l'aire s'observa com aquests objectius no s'estan complint.



Gràfic 1. Mitjana anual de diòxid de nitrogen a l'àrea metropolitana de Barcelona, Font: Generalitat de Catalunya.

En el taller es comenta que un dels problemes detectats és cultural respecte a com percep la societat actual el vehicle particular, com un bé necessari per assolir la llibertat i l'acceptació social. Per aquest motiu cal aprofundir en la desinsentivació del ús cotxe i la desconstrucció cultural és vital alhora d'assolir els objectius de millora de la qualitat de l'aire. Alhora cal fer incidència en com es pot millorar el transport públic i en especial el tren per usuaris de la RMB que venen de fora de Barcelona. En aquest sentit cal plantejar-se infraestructures com per exemple una estació centralitzada a Montcada i Torrasa semblant a la de la Sagrera i Sants.

A Catalunya el sector del transport representa el 45% de l'energia que es consumeix. Això genera dependència energètica a fonts externes i problemes en la salut de les persones. S'ha demostrat que

els sistemes de transport basat en el cotxes és insostenible, tant en temps de desplaçament si aquest genera retencions i problemes en aparcaments com en eficiència energètica. Que les regions metropolitanes planifiquin per evitar la dependència del vehicle particular per part de la gent que hi viu duu a beneficis com la millora del medi ambient (qualitat aire, canvi climàtic,...), a la salut de les persones i a una millor cohesió social a l'evitar la discriminació dels col·lectius que no tenen cotxe.

Les diferents propostes comentades al llarg del taller s'han ordenat en cinc àmbits temàtics: mobilitat sostenible que fa referència a aspectes relacionats amb el transport i la gestió del mateix, planejament i urbanisme que fa referència a infraestructures, legislació i fiscalitat ambiental, obtenció i gestió de dades respecte a la mobilitat i finalment a campanyes d'educació i sensibilització.

3. PROPOSTES DE LA TAULA DE PARTICIPACIÓ

Mobilitat sostenible

Aspectes relacionats amb el transport i la mobilitat enfocat a la gestió i proposta d'alternatives.

a. Economia circular i mobilitat

a1. Promoure mesures per a la mobilitat dels treballadors i treballadores a l'empresa, a través de les mesures següents:

1. Autobusos d'empresa. Iniciativa que ajuda a millorar la qualitat de l'aire i a la inclusió social al fomentar que els treballadors no es vegin obligats a tenir cotxe particular. Es pot obtenir més informació: <http://www.ccoo.cat/visio/index.aspx?coleccio=TV3&numero=235>
2. Compartir cotxe entre treballadors/es.
3. Economia col·laborativa. Una bona aposta si té un control públic i no genera precarització en el treball (falsos autònoms,...).
 - Seria possible un car Sharing públic? Caldria fer una prova pilot en algun municipi de l'AMB.
 - Promoure cooperatives com Som Mobilitat.

a2. Impulsar el Teletreball com a mecanisme per reduir la mobilitat.

a3. Com canviar els cotxes en els petits autònoms perquè els petits autònoms i treballadors més precaris tinguin dificultats pel canvi de vehicle.

b. Millora de la xarxa de transport públic

b1. La xarxa de Bus millorant les freqüències, el tren (Montcada) i la connexió del tramvia. Per a més informació: <https://transportpublic.org/informe-diagonal/>

c. Bicing.

c1. Impulsar del bicing metropolità i proper a les estacions de tren.

c2 Facilitar l'ús de la bicicleta, a part dels bicicarrils en facilitar l'aparcament en les zones urbanes, incrementant els aparcaments per les bicicletes. Un eina útil per anar de porta a porta.

d. Plantejar solucions diferents i innovadores (disruptives).

En mobilitat també cal plantejar qüestions que potser ara semblen intocables però sense el seu qüestionament no es pot avançar en noves alternatives no plantejades en cap indret fins l'actualitat. Com per exemple la propietat dels vehicles (punt 1.a1), de qui és l'espai públic? Què fer amb els

aparcaments privats quan aquests estan en desús? Ja hi ha iniciatives que trenquen en aquests tòpics com Som Mobilitat, Social Car...

Es poden crear associacions i plataformes ciutadanes que només es desplacen en bicicleta o transport públic com existeixen en altres països?

Planejament i Urbanisme

Infraestructures que determinen una mobilitat més sostenible.

a. Súper Illes/ Malles d'eixos

Cal millorar els processos de participació ciutadana en les actuacions que millorin la qualitat dels vianants i l'habitabilitat dels barris (menys contaminació, menys soroll,...). Cal que les propostes es treballin de baix a dalt, és a dir conjuntament amb el moviment veïnal i social del barri.

b. Pla general

Cal impulsar un nou pla general i canviar mesures com les que s'impulsa a les empreses a tenir un mínim d'aparcaments que la normativa urbanística obliga. Cal que les empreses paguin impostos per places i no per fomentar la mobilitat sostenible.

b1. Participació i programació de l'espai públic.

b2. Park and ride? Cal aportar dades sobre el número de vehicles al debat sobre la necessitat d'un Park and Ride o potser una altra manera millor de gestionar els vehicles que tenen Barcelona com a destí. Ja han començat les proves pilots a Castelldefels i Sant Joan Despí.
<https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/ca/noticia/en-marxa-els-primers-aparcaments-denllaz-metropolitans>

b3 Impulsar els aparcaments de zona verda a tot Barcelona per tal de reduir el nombre de vehicles que entren a la ciutat. En zones actuals on s'ha introduït ha disminuït un 10% el vehicle privat.

b4. S'ampliarà les zones de baixes emissions i es començarà a multar. Serà una mesura que generarà impacte públic al multar els vehicles i per tant conscienciació. Per a més informació:
<http://www.amb.cat/web/mobilitat/projectes-oberts/detall/-/projecteobert/implantacio-de-zones-de-baixes-emissions/6576610/11704>

b5 Tancar els centres dels municipis als vehicles privats motoritzats.

c. Mesures de control en vehicles amb un sol conductor.

Fer un anàlisi tècnic de l'ús de les càmeres com element dissuasiu de l'ús del vehicle privat per un sol ocupant. Aquesta mesura que ja s'aplica a la conurbació de Madrid.

PROGRAMA DE MESURES

- ✓ El **Programa Metropolità de Mesures contra la Contaminació Atmosfèrica** preveu la implantació de zones de baixes emissions a diversos nivells.

Mesures per la millora de la qualitat de l'aire

-  **3.1. Zones de baixes emissions**
-  **3.2. Targeta Verda Metropolitana**
-  **3.3. Mesures per una mobilitat neta**
-  **3.4. Mesures relacionades amb obres de construcció pública i privada**
-  **3.5. Mesures relacionades amb la indústria (baixes emissions)**
-  **3.6. Mesures de sensibilització i educació ambiental**
-  **3.7. Protocol d'actuacions en episodis d'alta contaminació per NO₂ i PM₁₀**
-  **3.8. Mesures a introduir al PDU de l'àrea metropolitana de Barcelona**

3

Legislació i fiscalitat ambiental

Mesures fiscals per incentivar la mobilitat sostenible.

a. Fomentar el canvi d'hàbits mitjançant la incentivació fiscal

- a1. Incentius fiscals en empreses que potencien el bus, bicicleta,... en detriment del cotxe particular.
- a2. Incentius a treballadors/es que es desplacen al treball en bicicleta.

b. Promoure un impost de congestió del tràfic (com Estocolm)

Es creu que el mètode d'Estocolm és millor que en de Londres per tal d'implantar a Barcelona a tots els vehicles que entren i surten de la ciutat. La suma de l'impost a pagar depèn de l'hora del dia en què l'usuari entra o surt de l'àrea gravada. No es cobra els dissabtes, diumenges, ni en els festius oficials o el dia anterior d'un festiu, ni tampoc durant les nits. (18:30-06:29), i tot el mes de juliol és exempt.

Dades i informació per a la gestió de la mobilitat

Millorar el procés d'obtenció de dades que serveixin per realitzar bons diagnòstics imprescindibles per planificar posteriorment.

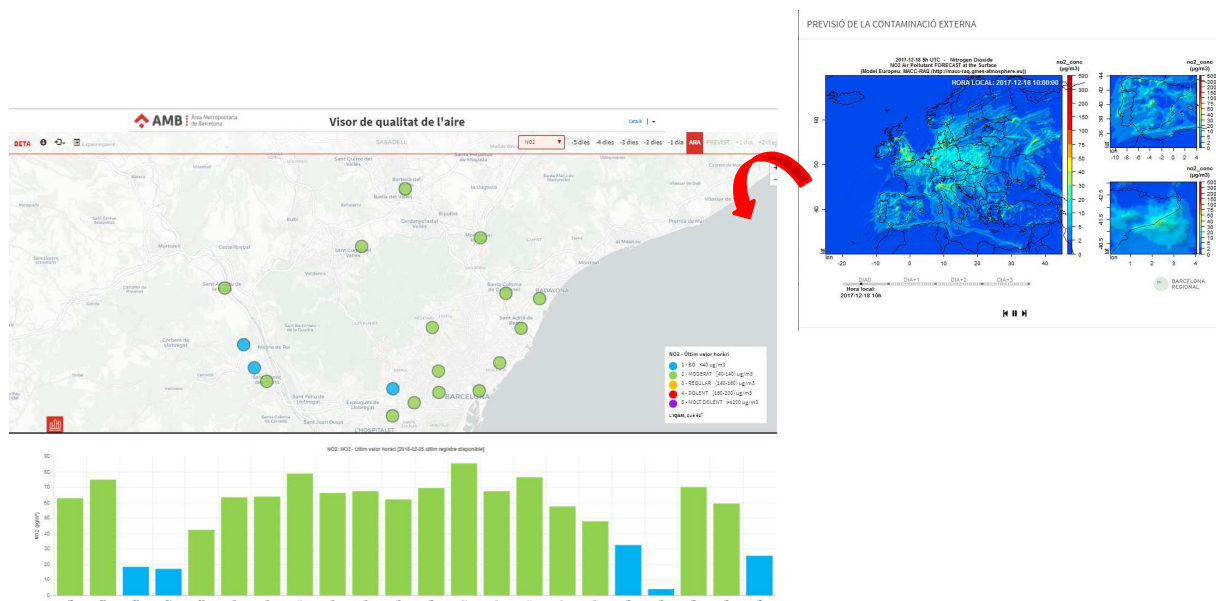
Establir indicadors de seguiment que permetin avaluar la incidència de les mesures impulsades com per exemple la disminució de la contaminació de l'aire, la reducció del % de cotxes, o la quantitat d'espai públic que es recupera.

a. Graf de dades de l'AMB.

Mantenir el sistema d'informació actualitzat, aprofitant nou PDU mantenir un sistema d'informació

actualitzat. Per exemple el 69% de la mobilitat que passa per Barcelona no surt de l'AMB (Montcada, Sant Feliu i el Prat).

Elaborar un model de Predicció i previsió de la Contaminació atmosfèrica (NO₂, matèria en suspensió de 10 micres, (PM₁₀) i Ozó (O₃) en el territori metropolità perquè la ciutadania conegui els nivells de Qualitat de l'Aire, com a complement al procés de recopilació de dades que des de l'AMB ja s'estan recollint. Incloure els municipis de Badalona, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, L'Hospitalet, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, El Prat Llobregat i Barcelona.



Gràfic 2. Model de dispersió de la qualitat de l'aire per NO₂ (avaluació de les mesures Programa metropolità de mesures contra la contaminació atmosfèrica)

b. Elaborar un Mapa d'equipaments públics de l'AMB (educatius, mèdics i socials) correlacionats amb l'impacte per contaminació del trànsit.

c. Promoure la Participació ciutadana en campanyes per obtenir dades de l'impacte de la contaminació sobre la població

En Zones com Sant Adrià, etc... Per l'obtenció de dades a partir de la implicació dels veïns.

- Actualment ja hi ha el programa "Els vigilants de l'Aire", es podria emmarcar en aquesta iniciativa.
- Caldria acompanyar les campanyes amb Criteris de renovació d'aires, etc...
- Contaminació de la moto?

Educació i sensibilització ambiental

a. Programes i recursos que estan implementant des de l'AMB

- Guia d'usuaris per a generadors de baixes emissions atmosfèriques.
<http://www.amb.cat/web/medi-ambient/actualitat/publicacions/detall/-/publicacio/guia-d-usuaris-per-a-generadors-de-baixes-emissions-atmosferiques/6179314/11818>
- Activitats compartim un futur (curs 2016-2017)

- Abaixem els fums!
- En marxa per la salut ambiental
- Respira AMB bicicleta
- L'aire que respirem

a3. En marxa per la salut ambiental

Conèixer la problemàtica de la contaminació atmosfèrica i solucions o opcions per a la seva prevenció, els principals contaminants i les Fonts, els impactes sobre la salut de les persones i el medi, fomentar bones pràctiques pel que fa al transport i conèixer una estació de vigilància.

a.4 L'aire que respirem

Fulletó informatiu adreçat a la ciutadania sobre la contaminació atmosfèrica i les bones pràctiques que els ciutadans poden realitzar per reduir-la. <http://www.amb.cat/web/medi-ambient/actualitat/publicacions/detall/-/publicacio/l-aire-que-respirem/5616029/11818>

a.5 Els vigilants de l'aire

Pòster didàctic sobre la qualitat de l'aire. Defineix què és un episodi de contaminació, quines són les mesures de prevenció i que pots fer tu per evitar-ho. <http://www.amb.cat/web/medi-ambient/actualitat/publicacions/detall/-/publicacio/els-vigilants-de-l-aire/6537827/11818>

Avaluar tots els programes i recursos utilitzats per sensibilitzar la població. Quan s'implanta un recurs o programa de sensibilització és important dissenyar i implementar un procés d'avaluació per tal de valorar les possibles millores assolides i l'aportació del projecte per aconseguir-les. Per aquest motiu **és important**

b. Cal que les dades es facin arribar a la població.

Generar campanyes de sensibilització de dades impactants com les que es fan en altres problemàtiques que afecten a la salut de les persones i al medi ambient (tabac, accidents cotxes, incendis forestals, etc...).

c. Explicitar quanta gent mort atropellada a Barcelona

Un dels temes tabú és el número de morts i ferits atropellats a Barcelona. Cal fer aflorar aquestes dades i explicar-les.

4. LES MESURES PRIORITÀRIES

1. Fomentar **mesures de mobilitat sostenible en els desplaçaments a cap al treball** (per exemple, el bus d'empresa, els cotxes compartits)
2. Millorar de **la xarxa de transport públic**, sobretot les interconnexions entre els diferents modes, sobretot en relació a la freqüència de pas (connexió del tramvia i freqüència autobusos)
3. Impulsar del **bicing metropolità** i proper a les estacions de tren.
4. Anàlisis d'una **taxa per congestió del trànsit**. Es creu que el mètode d'Estocolm és millor que en de Londres per tal d'implantar a Barcelona a tots els vehicles que entren i surten de la ciutat.
5. Promoure mecanismes de **mediació ambiental** amb els veïns propers a focus de contaminació de les cimenteres i incineradores (Sant Vicens dels Horts, Montcada i Reixach, Sant Adrià,...).
6. Impulsar els **aparcaments de zona verda a tot Barcelona** per tal de reduir el nombre de vehicles que entren a la ciutat. En zones actuals on s'ha introduït ha disminuït un 10% el vehicle privat.
7. Generar **campanyes de sensibilització de dades impactants** com les que es fan en altres problemàtiques que afecten a la salut de les persones i al medi ambient (tabac, accidents cotxes, incendis forestals, etc...).
8. Elaborar un **Mapa d'equipaments públics de l'AMB** (educatius, mèdics i socials) correlacionats amb l'impacte per contaminació del trànsit.

PARTICIPANTS A LA TAULA DE PARTICIPACIÓ

Entitats participants:

Alba Sud, Investigador, Raül Valls

Associació Ecoveïnal Vallbona Viu, Monica Palet

Associació Ecoveïnal Vallbona Viu, Zaida Palet

Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP), President, Ricard Riol

Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP), Vocal, Susanna Pasqual

Barcelona Camina, Ole Thorson

Campanya contra el Quart Cinturó, Membre, Manel Larrosa

Centre per la Sostenibilitat del Territori (CST), Coordinador, Llorenç Planagumà

Comissions Obreres, Responsable de Sostenibilitat, José Manuel Jurado

Federació Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB), Vocal, Sergi López- Grado

Federació d'Associació de Veïns del Baix Llobregat (FAVBaix), President, Julián Carrasco

Consell Superior de Investigacions Científiques, Investigador de l'Institut de Diagnosi Ambiental del
Andrés Alustuey

Mesa en contra de la contaminació de Sant Vicenç dels Horts, Juan Muñoz

Pla Estratègic Metropolità de Barcelona, Coordinador General, Oriol Estela

Plataforma per la Qualitat de l'Aire, Maria García

Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT), Marc Taulats

Societat Catalana de Geografia, Rafael Giménez Capdevila

Cuch Aguilera Associats, Jordi Aguilera Cuchillo

Administracions:

Ajuntament de Barcelona, Coordinadora de Projectes de l'Àrea de Mobilitat i infraestructures, Mahita
Fernández,

Ajuntament de Barcelona, Toni Martínez Vera

Ajuntament de l'Hospitalet, Cap de Servei de Mobilitat i Ocupació Via Pública Joan Mediavilla

Ajuntament de Pallemà, Tècnica Medi Ambient, Sonia Cano

Ajuntament de Pallemà, Tercer tinent d'alcalde de Medi Ambient, Jordi Carbonell

Ajuntament de Viladecans, Director de Territori, Enric Serra del Castillo

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Assessor, Josep Altayó

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Director de Servei de Mobilitat Sostenible, Carles Conill,

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Director de Planificació Estratègica, Francesc Magrinyà

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Cap del Servei de Planificació i Estudis, Guillem Alsina

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Cap del Servei d'Estratègia Urbana i Metropolitana, Víctor
Ténez

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Tècnic Direcció Servei de Mobilitat Sostenible, Marc Iglesias

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Tècnica Direcció Servei de Mobilitat Sostenible, Silvia
Casorran

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Tècnica del Servei de Sostenibilitat i Educació, Elena Veza

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Tècnica Superior, Julieta Duran

Consorti del Besòs, Director, Joaquim Calafí

i

https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/107305/1/Barometre%20des2017_resum.pdf