



Pla d'actuació de millora de la qualitat de l'aire

2011 - 2015

Procés de participació

Informe de les sessions de debat



Juny de 2011



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
i Sostenibilitat

Direcció i supervisió



Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**

Equip de participació



X3 Estudios Ambientals SCP
Milà i Fontanals 14-26 2n 8a
08012 Barcelona
tel. fax 93 476 41 76
info@x3ea.com

Coordinació
Xavier Sabaté

Dinamització i tractament

Xavier Basora
Jordi Romero-Lengua
Xavier Sabaté
Marc Sogues



Índex

1. INTRODUCCIÓ	4
2. METODOLOGIA DEL PROCÉS PARTICIPATIU	5
2.1. Descripció del procés	5
2.2. Estructura i dinàmica de les sessions de debat temàtiques	7
3. PERFIL DELS PARTICIPANTS	11
4. RESULTATS DE LES SESSIONS	13
4.1 Sessió 1: Transport i mobilitat	14
4.2 Sessió 2: Sector domèstic i sensibilització	28
5. AVALUACIÓ DEL PROCÉS PARTICIPATIU	41
ANNEX 1. ASSISTENTS A LES SESSIONS DE DEBAT	44
Sessió 1: Transports i mobilitat	44
Sessió 2: Sector domèstic i sensibilització	45
ANNEX 2. BUIDATGE CRU DELS QÜESTIONARIS INDIVIDUALS	46
Sessió 1: Transports i mobilitat	46
Sessió 2: Sector domèstic i sensibilització	51
ANNEX 3. RECURS DE PROPOSTES REBUDES A TRAVÉS DELS FORMULARIS EN LÍNIA	56



1. Introducció

L'any 1996 el Parlament Europeu va aprovar la Directiva 96/62/CE, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire, la qual, per tal de preservar la salut de les persones i el medi, obligava a restablir la qualitat de l'aire en aquelles zones on se superessin els valors de referència establerts en el marc de la Unió Europea (UE). Dos dels contaminants sobre els quals la directiva volia incidir especialment eren el diòxid de nitrogen (NO_2) i les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 μm (PM_{10}), pels quals establí un líndar màxim per a l'any 2010 de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Atès que, durant els anys 2005 i el 2006, la Generalitat de Catalunya va detectar diverses superacions dels valors establerts per a aquests contaminants a 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), el juliol de 2007, el Govern va aprovar un pla d'actuació per millorar la qualitat de l'aire. Aquest pla incloïa 73 propostes d'actuació, amb les quals es pretenia incidir sobre les diferents fonts de les emissions, és a dir, la indústria, el sector energètic, les activitats extractives, el transport terrestre, marítim i aeri, i el sector domèstic.

Actualment, i quatre anys després de l'aprovació del pla d'actuació per millorar la qualitat de l'aire, es continuen superant en alguns municipis de la RMB els límits europeus pels òxids de nitrogen i les PM_{10} . Per això, resulta convenient elaborar un nou pla pel període 2011-2015.

L'elaboració i execució d'aquest Pla necessita de la participació activa de diversos actors socials. En aquest sentit, el Departament de Territori i Sostenibilitat, a través de la seva Direcció General de Polítiques Ambientals (DGPA), ha posat en marxa un procés per recollir les propostes de mesures i accions que es considerin més idònies per a aquest Pla.

Aquest informe recull els resultats de les sessions de debat organitzades en el marc del procés de participació vinculat a l'elaboració del pla de millora de la qualitat de l'aire 2011-2015.



2. Metodologia del procés participatiu

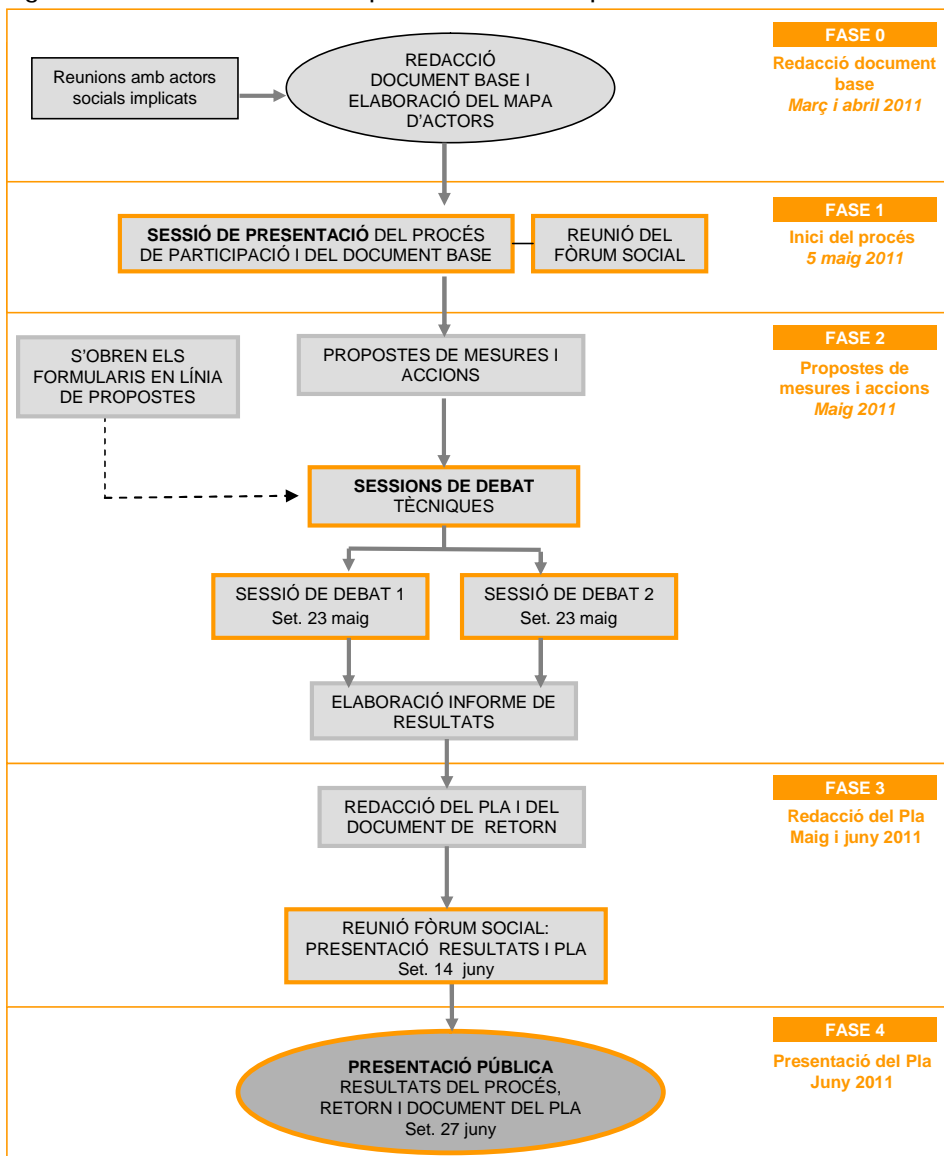
L'elaboració i execució del Pla de millora de la qualitat de l'aire 2011-2015 ha comptat de la participació activa de diversos agents i actors socials, per això es posa en marxa aquest procés de diàleg social.

2.1. Descripció del procés

El procés d'elaboració del Pla de millora de la qualitat de l'aire ha tingut lloc entre els mesos de març i juny de 2011 i s'ha estructurat en cinc grans fases, la fase central de les quals ha incorporat un procés participatiu (vegeu Figura 1).

L'objectiu d'aquest procés ha estat debatre amb agents econòmics i socials l'elaboració del pla de millora de la qualitat de l'aire a Barcelona (2011-2015) i recollir les propostes de mesures més idònies per aquest Pla. Per proposar-les i posar-les a debat el Departament de Territori i Sostenibilitat (DTES) va crear diferents espais i instruments de participació.

Figura 1. Procés d'elaboració del pla de millora de la qualitat de l'aire



Arran d'una sessió de presentació del procés de participació i d'un document de base per al debat, es va obrir un termini per fer aportacions al Pla a través d'uns formularis en línia de propostes, així com la convocatòria per participar en les sessions de debat sobre el Pla.



Fotografia 1. Sessió d'inici del procés. La sessió va tenir lloc el 5 de maig a les 18h. a la seu central del DTES a Barcelona. Al centre de la foto hi ha el Sr. Josep Enric Llebot, Secretari de Medi Ambient i Sostenibilitat; a l'esquerra la Sra. Assumpta Farran. Directora general de Qualitat Ambiental, i a la dreta el Sr. Josep Planas. Subdirector general d'Informació i Educació Ambiental

Pel que fa als formularis en línia (accessibles des del web www.airemes.net), es va obrir un període per rebre propostes entre el 5 de maig (data de la sessió de presentació del procés) fins el 20 de maig. Es van habilitar tres formularis, segons la tipologia de propostes que es pretenia recollir:

- § Formulari de propostes de caràcter general, per enviar propostes de caràcter més genèric.
- § Formulari de caràcter tècnic, per a propostes concretes amb alt nivell de detall tècnic.
- § Formulari de propostes dels ens locals. Formulari específic per recollir les propostes de mesures provinents dels ens locals catalans.

Finalitzat aquest termini, es van rebre 98 propostes, que es van sistematitzar¹ i presentar en les sessions de debat del procés. La Taula 1 recull el número de propostes rebudes per a cada tema. És de destacar que, dels set àmbits del Pla, l'àmbit del transport terrestre va ser, amb diferència, el que va rebre més aportacions, seguit del de sensibilització i formació.

Taula 1. Propostes rebudes a través dels formularis on-line, segons el caràcter de les mateixes

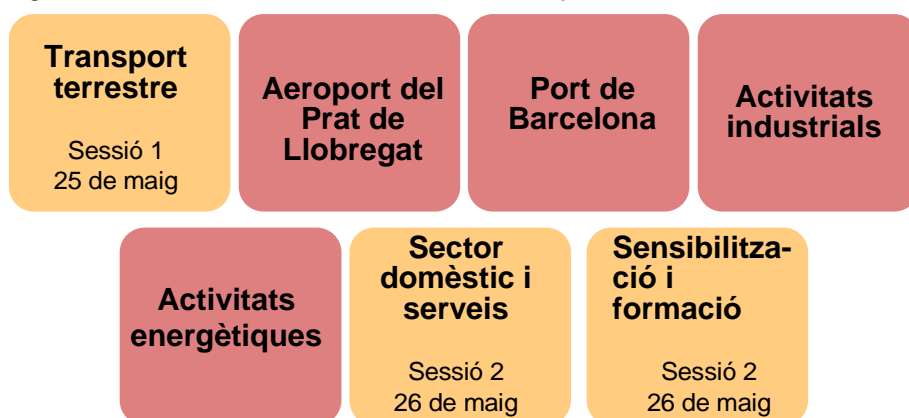
	TÈCNIC	GENERAL	ENS LOCALS	TOTAL
Transport terrestre	2	36	20	58
Aeroport	1	1		2
Port	1	3		4
Activitats industrials		4		4
Activitats energètiques				0
Sector domèstic i serveis		3		3
Sensibilització i formació	1	9	10	20
Altres propostes	4	3		7
TOTAL	9	59	30	98

¹ Vegeu l'Annex 3 o <http://ves.cat/aH5z> per consultar totes les propostes rebudes a través del formulari en línia.

Dels set àmbits de treball del Pla de millora de la qualitat de l'aire, les sessions de debat es van centrar en aquells tres en els quals es considerava que era més important la implicació de les administracions locals, les empreses i la societat civil (*vegeu* Figura 2), i que també generaven més interès per part d'aquests agents (Taula 1).

La primera sessió de debat (25 de maig) va tractar sobre transport terrestre i mobilitat, mentre que la segona (26 de maig) va tractar dos àmbits: sector domèstic i serveis, i sensibilització i formació. La resta d'àmbits (aeroport, port, activitats industrials i activitats energètiques) es tractarien específicament amb els propis agents implicats en cada àmbit.

Figura 2. Àmbits de treball del Pla de millora de la qualitat de l'aire



Per a cada sessió, els continguts a debatre es van estructurar en tres blocs temàtics, corresponents amb la pròpia estructuració del Pla de millora de la qualitat de l'aire, tal i com mostra la Taula 2. L'estructura i dinàmica de les sessions de debat es tracten en el següent apartat.

Taula 2. Continguts temàtics de les sessions de debat

Sessió	Temàtiques tractades
Sessió 1. Transports i mobilitat	Bloc 1. Distribució de mercaderies i recollida d'escombraries Bloc 2. Transport col·lectiu de viatgers amb vehicles pesants Bloc 3. Mobilitat amb vehicles tipus turismes
Sessió 2. Sensibilització i formació, i sector domèstic i serveis	Bloc 1. Sensibilització i formació Bloc 2. Informació i comunicació Bloc 3. Sector domèstic i serveis

2.2. Estructura i dinàmica de les sessions de debat temàtiques

Durant els preparatius de les sessions es van detectar els elements de debat i els àmbits temàtics que havien d'estructurar el treball en grups. Així, es van tenir en compte les propostes rebudes via web de les temàtiques que serien tractades a cada sessió.

Els objectius de les sessions eren recollir propostes de mesures i accions a incorporar en el Pla i tenir-les en compte en la versió definitiva del document. La durada total de les dues sessions temàtiques va ser de 3 hores i mitja, i van tenir un funcionament similar, seguint l'estructura temporal següent:

Taula 3. Programa de les sessions de debat

16.00h	Benvinguda <i>A càrrec d'un representant de la Direcció General de Qualitat Ambiental.</i>
16.15h	Presentació del marc de treball <i>Explicació del procés d'elaboració del Pla de millora de la qualitat de l'aire 2011-2015</i> <i>Explicació del plantejament i objectius del procés participatiu</i>
16.30h	Presentació de la dinàmica de treball <i>S'explicarà el funcionament de la sessió.</i> <i>Cada participant responia un breu qüestionari sobre aspectes relacionats amb la temàtica de la sessió, que li servia de guia per als debats posteriors.</i>
16.45h	Sessions de treball en grups paral·lels <i>Els participants es dividien en grups i compartien reflexions i aportacions sobre la temàtica de la sessió.</i>
19.00h	Sessió plenària i debat final <i>Posada en comú de les aportacions fetes pels diferents grup paral·lels i debat.</i>
19.30h	Cloenda i fi de la sessió

En cada sessió de debat, representants del DTES van donar la benvinguda i van exposar el procés d'elaboració del Pla de millora de la qualitat de l'aire i el plantejament i objectius del procés participatiu. Després d'aquestes exposicions, alguns participants van formular qüestions i van demanar aclariments al respecte.



Fotografia 2. Benvinguda i exposició del procés d'elaboració del Pla de millora de la qualitat de l'aire per part de representants del DTES.

Com a dinàmica participativa es va utilitzar la tècnica del carrusel, una metodologia recomanada per la Comissió en Educació i Comunicació de la Unió Internacional per la Conservació de la Natura (IUCN)². Aquesta tècnica s'utilitza per construir discursos i idees al voltant de determinades temàtiques. El terme carrusel prové del fet que els diversos grups que discuteixen una qüestió es mouen pels diversos espais habilitats per tal de discutir els diversos temes. Cada grup debat

² Hesselink, F., et al. (2007). *Communication, Education and Public Awareness, a toolkit for the Convention on Biological Conservation*. Montreal, Commission on Education and Communication, IUCN.

damunt de les idees que el grup anterior ha treballat, fins que tots els grups han passat per tots els espais (vegeu Figura 3).

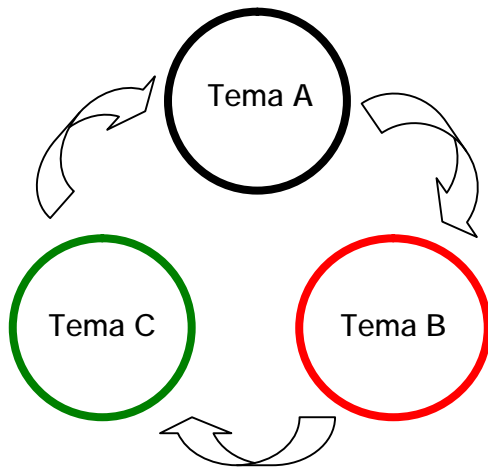


Figura 3. Esquema de la dinàmica del carrusel

Com que es preveien entre 20 i 40 participants, es va optar per realitzar tres grups (negre, vermell i verd). Es va procurar que els grups presentessin una composició diversa, tant pel que fa a la tipologia d'agents representats, com pel que fa a qüestions d'edat i gènere.

Cada grup es reunia durant uns 40 minuts per tractar el bloc temàtic. Abans d'iniciar el debat entre els membres del grup, cada participant havia de fer un exercici de reflexió sobre la prioritat dels objectius de cada bloc temàtic, i sobre les propostes d'actuacions a incorporar al pla de millora de la qualitat de l'aire. Aquest exercici de reflexió es feia a partir de qüestionaris individuals que s'havien incorporat en la documentació lliurada a l'inici de la sessió, i que es recollien al final de la mateixa. A partir de la reflexió individual, s'iniciava la pluja d'idees entre els participants.



Fotografia 3. Cada grup disposava d'una estona per a la reflexió individual i per omplir un qüestionari de prioritització d'objectius i per formulari noves propostes.

A mesura que els grups anaven passant per les diverses sales de treball, s'anaven acumulant les propostes, de manera que cada grup iniciava el debat tractant les propostes formulades pels grups previs. En aquest sentit, els grups podien validar les aportacions dels grups anteriors, aprofundir-hi, o bé rebatre-les i esmenar-les, de manera que a mesura que avançava la dinàmica s'anava obtenint un resultat més elaborat i contrastat.

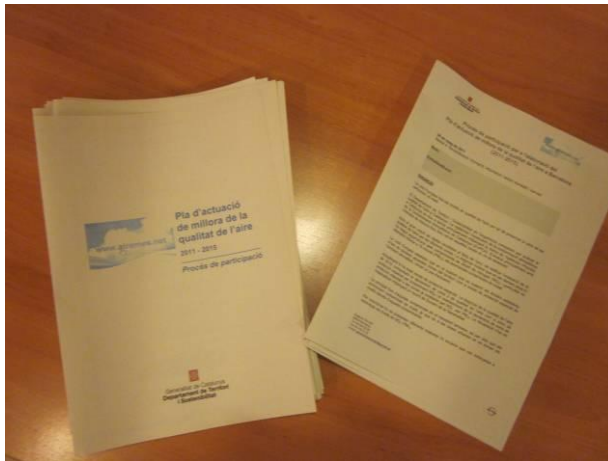
Per últim, els dinamitzadors de cada grup van posar en comú els principals resultats obtinguts i van obrir un darrer torn de paraula en un format de debat plenari. Aquí la resta de participants podien

fer aclariments i demanar dubtes. D'aquesta manera, el treball deliberatiu es compartia, al final de les sessions, amb la resta de grups, per tal de contrastar els diversos punts de vista recollits.

A la cloenda, s'agraïa la participació als assistents i s'explicava què se'n faria dels resultats del debat i com es retornarien aquests resultats als participants. També s'animava els participants a seguir interessats en el procés d'elaboració del Pla de millora de la qualitat de l'aire.

Finalment, es va recollir entre totes les persones participants un qüestionari d'avaluació del procés (vegeu capítol 5). També es va demanar als participants que autoritzessin la Generalitat de Catalunya a utilitzar les seves dades i les imatges realitzades durant les sessions exclusivament per al procés participatiu. Aquesta autorització es va recollir a partir d'un full de protecció de dades.

A més del qüestionari individual, el full d'avaluació i el de protecció de dades, els assistents a les sessions també disposaven del programa de la sessió, còpies de la presentació del pla, i un document amb les aportacions rebudes per via telemàtica (vegeu Annex 3).



Fotografia 4. Entre la documentació que es va repartir als participants, hi havia el document amb les aportacions rebudes per internet (esquerra) i el formulari de reflexió individual (dreta).

3. Perfil dels participants

Les sessions de debat van tenir lloc a la seu de la Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat, en dos dies consecutius del maig de 2011.

El nombre total de participants durant les sessions ha estat de 65 persones. 43 persones van participar a la sessió sobre transports i mobilitat i 22 a la sessió sobre sensibilització i formació, informació i sector domèstic i serveis. 14 persones van assistir a totes dues sessions. El descens en el nombre de participants entre una sessió i l'altra pot respondre a la baixa disponibilitat dels participants per assistir a dues sessions seguides (*vegeu l'avaluació del procés*), així com la temàtica de la segona sessió, amb continguts de menys càrrega polèmica o que van generar menys interès entre els participants, tal i com es detecta si es valora la temàtica que va rebre més aportacions a través del formulari online (*vegeu Taula 1*).

La taula següent resumeix les dades d'assistència en cada sessió, afegint com a referència els assistents a la presentació del procés participatiu. L'Annex 1 recull les llistes de participants a les dues sessions de debat.

Taula 4. Nombre d'assistents a les sessions de participació

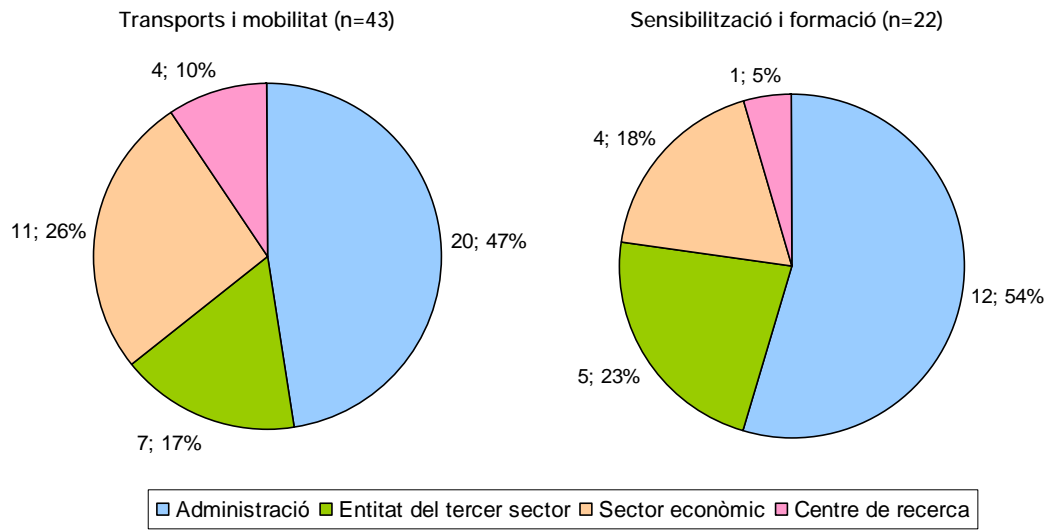
Sessió	Data	Lloc	Assistents
Presentació del procés participatiu	05.05.2011	Barcelona	45
Sessió 1. Transports i mobilitat	25.05.2011	Barcelona	43
Sessió 2. Sensibilització i formació, informació i sector domèstic i serveis	26.05.2011	Barcelona	22
		Total	66

Tot i que a la primera sessió hi van participar 43 persones i en la segona 22, en tots dos casos els perfils dels participants va ser molt semblant, amb una variada representació dels diversos agents vinculats a la temàtica. Així, tant en una sessió com en l'altra, el grup més nombrós va ser el de l'administració, especialment el d'ajuntaments de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. La presència d'entitats del tercer sector i administracions va augmentar en la segona sessió, mentre que la d'empreses i de centres de recerca va ser sensiblement inferior (*vegeu Figura 4*).



Fotografia 5. Les dues sessions de debat van comptar amb una representació diversa dels agents vinculats a la qualitat de l'aire a Barcelona.

Figura 4. Perfil dels participants a les dues sessions de debat



4. Resultats de les sessions

A continuació es presenten els resultats dels debats que van tenir lloc en les sessions de debat. El capítol s'estructura segons les dues sessions de debat, i per a cada sessió de debat, segons els tres grans blocs temàtics que s'hi van tractar. Es tracten les propostes efectuades en els qüestionaris individuals (priorització d'objectius i propostes individuals) i el resultat del debat entre els tres grups que van tractar seqüencialment la temàtica.

Per a cada bloc, es recullen els següents elements:

- § Els comentaris dels participants als objectius formulats per a cada bloc.
- § La prioritització d'objectius, efectuada a partir del tractament de les valoracions dels participants, que havien d'assignar un valor de prioritat a cada objectiu (de prioritat nul·la a prioritat molt alta).
- § Les propostes recollides en el conjunt del debat, en forma de taules, en les quals s'expressa un titular que es correspon amb l'enunciat consensuat entre els grups, i una descripció més extensa de la proposta, a partir dels arguments expressats durant els debats i les aportacions efectuades en els qüestionaris individuals. A la casella superior dreta s'indica el número d'aportacions individuals que s'han efectuat.
- § Una imatge corresponent a la plasmació de les propostes en els fulls murals, durant les sessions de debat.
- § Un recull de les propostes individuals recollides en els qüestionaris, que no van ser tractades en els grups de debat.

A més, l'Annex 2 recull totes les aportacions individuals, amb un mínim tractament (correcció ortogràfica i gramatical), i indicant el nombre d'aportacions efectuades amb continguts similars.



Fotografia 6. Moment de la posada en comú de les aportacions dels diversos grups, al final de cada sessió.

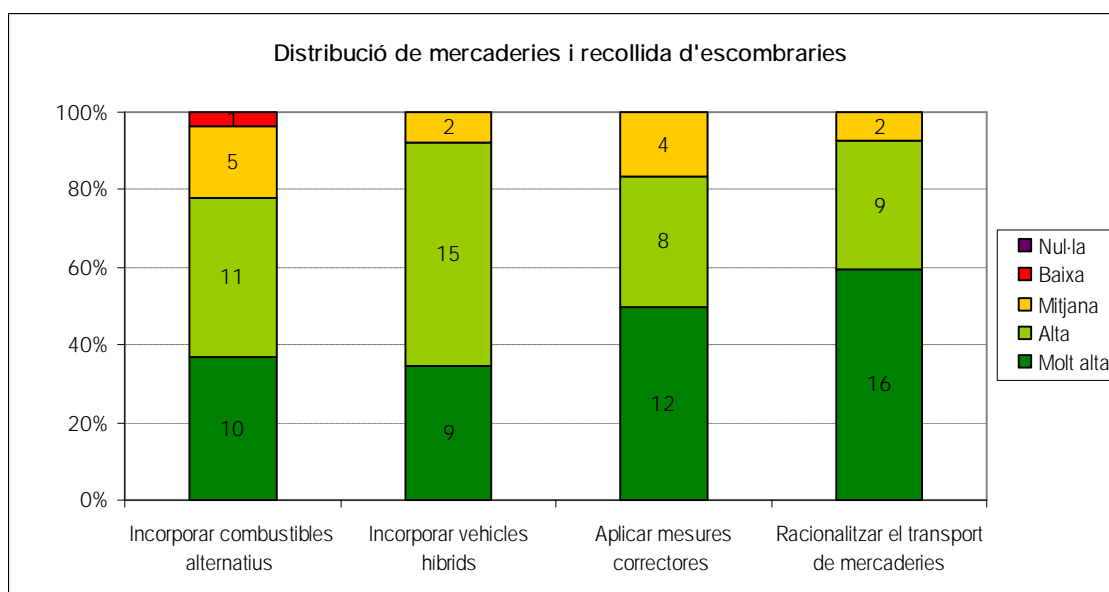
4.1 Sessió 1: Transport i mobilitat

Bloc 1. Distribució de mercaderies i recollida d'escombraries.

Els objectius d'aquest bloc, segons el pla de millora de la qualitat de l'aire 2011-2015, són els següents:

Objectiu	Comentaris dels participants
Incorporar combustibles alternatius	<ul style="list-style-type: none"> § Si provenen de residus, sí (per exemple, biodièsel provinent d'olis vegetals usats). § Sempre que siguin més nets. § Considerar l'electricitat neta com a combustible alternatiu (2 aportacions) § El biodièsel no és la solució.
Incorporar vehicles híbrids	<i>Sense comentaris</i>
Aplicar mesures correctores	<i>Sense comentaris</i>
Racionalitzar el transport de mercaderies	<ul style="list-style-type: none"> § Aquesta racionalització ha d'anar acompanyada d'altres mesures, com vehicles híbrids, transport per ferrocarril, etc.

Figura 5. Priorització dels objectius per part dels participants (n= 27)



Propostes recollides

1. Internalitzar els costos ambientals per tipus de transports	Aportacions individuals en la mateixa línia: 2
<p>Promoure la internalització de les externalitats negatives produïdes pels tipus de transports més contaminants, avaluant la seva incidència en la contaminació atmosfèrica i per tant els costos indirectes provocats, que s'haurien d'internalitzar al cost del servei. Això contribuiria a la racionalització de les estructures de transport i distribució de mercaderies.</p> <p>Es tractaria de fer una anàlisi del parc de vehicles classificant-los en funció del grau de contaminació atmosfèrica que provoquen. D'aquesta manera, es tindria una classificació dels tipus de vehicles en funció dels costos ambientals que provoquen des del punt de vista de la contaminació atmosfèrica.</p> <p>D'altra banda, alguns participants van proposar oferir avantatges fiscals per als mitjans de transport menys contaminants, i penalitzar les més contaminants.</p>	
2. Instaurar una etiqueta ambiental de vehicles	Aportacions individuals en la mateixa línia: 13
<p>Els participants van proposar promoure l'etiquetatge ambiental dels vehicles, per garantir un control de les emissions dels vehicles més contaminants.</p> <p>En aquest sentit, els participants també van proposar una Inspecció Tècnica Ambiental de Vehicles (ITAV) rigorosa, que mesuri les emissions de contaminants locals dels vehicles. Aquesta ITAV hauria de fixar un llindar de contaminació, i d'altra banda serviria per adjudicar una etiqueta a cada vehicle segons els nivells de contaminació.</p> <p>Aquesta etiqueta també serviria per limitar l'accés dels més contaminants al centre urbà i a zones d'atmosfera protegida - ZUAP (especialment en horaris de màxima contaminació), així com oferir avantatges per als menys contaminants (amb zones de càrrega i descàrrega preferents, per exemple).</p>	
3. Aplicar mesures restrictives als vehicles més contaminants	Aportacions individuals en la mateixa línia: -
<p>Un cop identificats els vehicles més contaminants a través de l'etiquetatge, els participants consideraven que caldria aplicar-los mesures restrictives per tal de desincentivar el seu ús.</p>	



Fotografia 7. Debat grupal del bloc que tractava la distribució de mercaderies i la recollida d'escombraries.

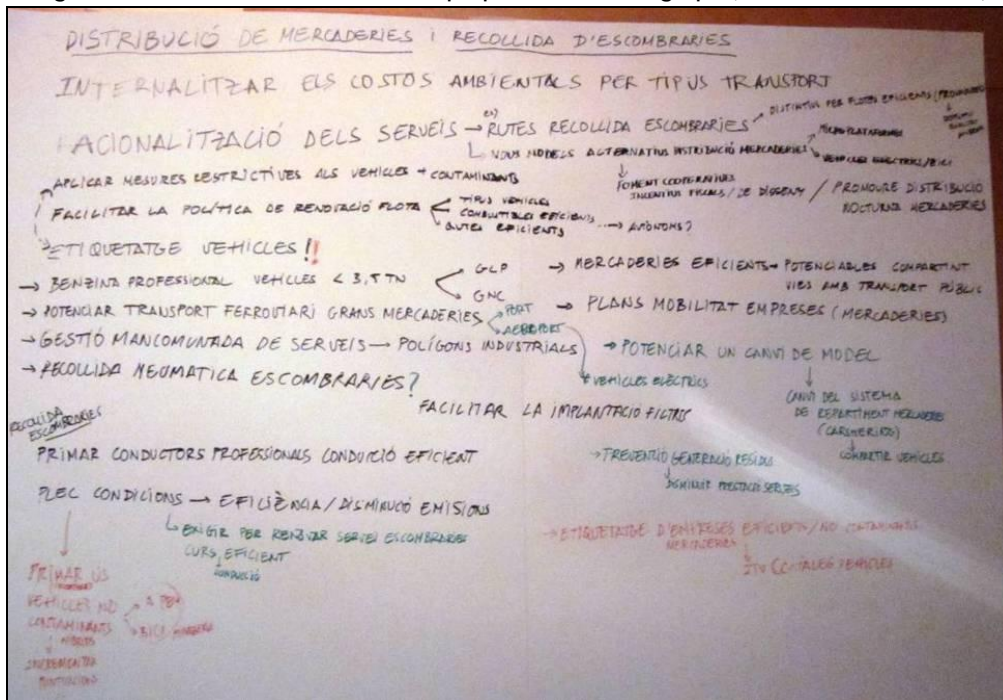
4. Racionalitzar la prestació de serveis	Aportacions individuals en la mateixa línia: 1
La racionalització passa per aplicar una sèrie de mesures de disseny i gestió de la prestació de serveis. Segons un participant, un exemple d'aquesta racionalització seria la millora de l'eficiència i optimització de les rutes de recollida d'escombraries.	
5. Promoure els distintius de qualitat per a les flotes eficients	Aportacions individuals en la mateixa línia: 1
Promocionar distintius de qualitat de les flotes eficients permetria donar a conèixer quines empreses de mercaderies tenen unes flotes menys contaminants pel que el consumidor podria utilitzar aquest criteri com un element més a l'hora d'escollir l'empresa que vol que presti el servei. El distintiu de qualitat ambiental ja existeix. Per tant, el que de fet caldria seria promocionar el seu ús i donar-lo a conèixer entre la ciutadania.	
6. Potenciar l'ús de nous models alternatius de distribució de mercaderies	Aportacions individuals en la mateixa línia: 7
El canvi de model passaria, entre d'altres mesures, per promoure microplataformes de distribució de mercaderies, a partir de les quals es fes el repartiment a l'interior de la ciutat amb vehicles més adients per a l'entorn urbà, com per exemple les bicicletes de càrrega o els vehicles elèctrics. D'aquesta manera, es farien menys viatges i aquests serien menys contaminants. Una altra mesura complementària seria donar suport a les cooperatives de repartidors.	
7. Facilitar la política de renovació de flota	Aportacions individuals en la mateixa línia: 11
Incentivar per part de l'administració un pla de renovació/adaptació de la flota de vehicles de mercaderies per altres menys contaminants i sostenibles (elèctrics o híbrids), amb subvencions. Aquesta renovació comportaria a més del canvi dels tipus de vehicles, la promoció de l'ús de combustibles més eficients i l'optimització de les rutes. D'altra banda, es proposa la promoció d'acords sectorials per tal que les empreses que tinguin flotes urbanes abandonin l'ús del gasoil.	
8. Impulsar la benzina professional	Aportacions individuals en la mateixa línia: -
Impulsar la benzina professional (incentius) per als vehicles de menys de 3,5 Tm, per tal d'incentivar-ne el seu ús dintre de la ciutat.	
9. Implantar filtres als vehicles	Aportacions individuals en la mateixa línia: 2
Implantar la instal·lació de filtres als vehicles més contaminants per tal de disminuir el seu nivell d'emissions contaminants a l'atmosfera.	
10. Potenciar el transport ferroviari de mercaderies	Aportacions individuals en la mateixa línia: 13
Els participants van proposar incrementar el transport per via fèrria per a grans mercaderies, evitant el transport per carretera de llarg recorregut (això permetria reduir les emissions de contaminants, així com un manteniment més econòmic de la xarxa viària). En aquest sentit, és important garantir la seva connexió amb el port i l'aeroport. D'altra banda, es proposa promoure el transport de mercaderies per via marítima.	



11. Promoure la distribució nocturna de mercaderies	Aportacions individuals en la mateixa línia: 11
D'altra banda, també es podria efectuar la recollida d'escombraries (i també el transport de mercaderies, amb sistemes de gàbies de doble clau) només en horari nocturn per tal d'evitar problemes de congestió del trànsit i d'aparcament, així com els horaris amb més concentració de contaminants.	
12. Promoure la gestió mancomunada de serveis	Aportacions individuals en la mateixa línia: 12
Definir una gestió mancomunada de la recollida de residus per part d'empreses de les mateixes zones. D'altra banda, potenciar la cooperació entre empreses per afavorir la distribució conjunta i optimitzar la capacitat del vehicle de repartiment. Aquesta mesura pot ser especialment interessant per als polígons industrials.	
13. Compensar els conductors professionals eficients	Aportacions individuals en la mateixa línia: 4
Afavorir la conducció eficient, oferint formació i donant primes als conductors de vehicles de recollida de residus per un baix consum de combustible. A més, es proposa treballar amb els gremis per incorporar criteris ambientals en les decisions relatives al transport.	
14. Compensar els conductors professionals eficients	Aportacions individuals en la mateixa línia: 4
Afavorir la conducció eficient, oferint formació i donant primes als conductors de vehicles de recollida de residus per un baix consum de combustible. A més, es proposa treballar amb els gremis per incorporar criteris ambientals en les decisions relatives al transport.	
15. Introduir en els contractes públics dels serveis de recollida d'escombraries i neteja criteris d'eficiència i disminució d'emissions	Aportacions individuals en la mateixa línia: 7
Fer que els plecs de condicions per als contractes públics dels serveis de recollida d'escombraries i neteja viària prioritzin i puntuïn positivament els vehicles menys contaminants, així com que estableixin valors màxims d'emissions de NO _x i PM ₁₀ . D'altra banda, s'hauria d'exigir que per poder renovar el servei els conductors fessin un curs obligatori de conducció eficient. L'objectiu seria ambientalitzar les flotes públiques: promoure l'ús de vehicles elèctrics i híbrids per al servei de recollida d'escombraries, que en alguns municipis ja s'està fent.	
16. Prevenir la generació de residus	Aportacions individuals en la mateixa línia: 2
Reduir la generació de residus i premiar a la ciutadania que faci ús dels contenidors de reciclatge, conscienciant sobre el volum d'escombraries que cadascú genera a casa seva. Igualment, incentivar la disminució dels embolcalls dels productes. D'altra banda, la descentralització del tractament dels residus orgànics podria ajudar a disminuir el transport.	



Fotografia 8. Plasmació del debat de les propostes dels tres grups (en tres colors diferents)



Altres propostes individuals no tractades en els grups

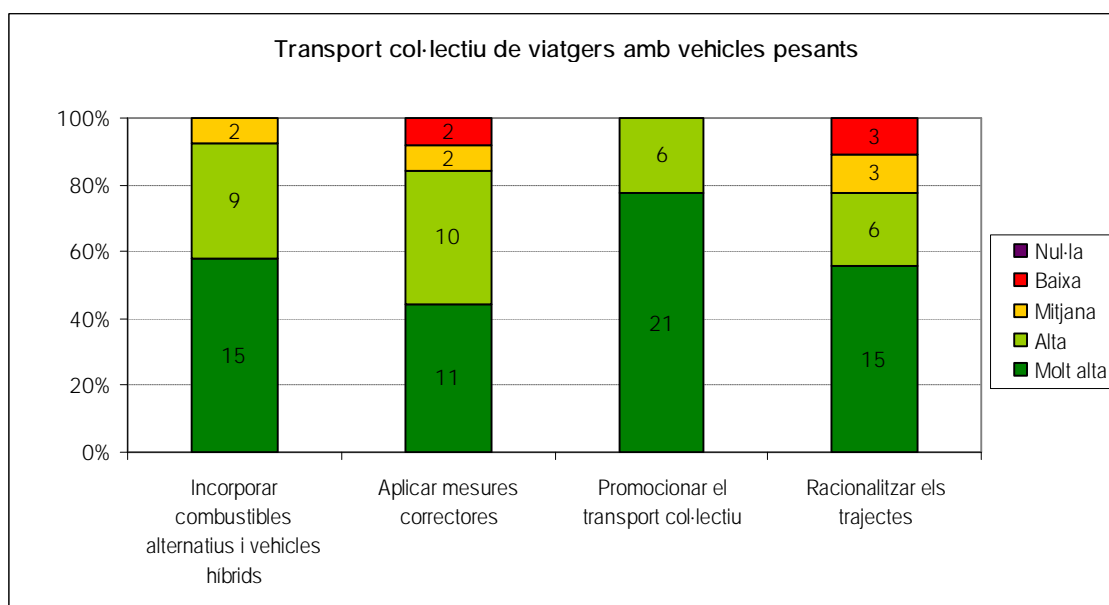
- § Impulsar plans de mobilitat i de gestió de flotes d'empreses de mercaderies de més de 10 vehicles, amb incentius com la diagnosi de la flota, polítiques de renovació de flotes, de recorreguts, d'ús de combustibles... (2 aportacions)
- § Fomentar la producció agrícola local i l'abastiment de productes d'alimentació de curta distància, subvencionant les cooperatives agroecològiques (consum de proximitat). (2 aportacions)
- § Evitar el transport de mercaderies perilloses en zones urbanes, amb espais d'aparcament que permetin l'evacuació en cas d'accident.
- § Potenciar sistemes de transport de residus que garanteixin la seva eficiència, fent que el transport s'efectuï amb la càrrega òptima.
- § Potenciar sistemes de recollida de residus menys contaminants, com la recollida pneumàtica.
- § Promoure l'ús de biodièsel (derivat dels olis vegetals usats) en el transport.
- § Establir zones reservades i àmplies per realitzar operacions de càrrega i descàrrega
- § Limitar l'accés del servei de mercaderies en les zones de més elevada contaminació.
- § Afavorir el comerç electrònic, i que el transport de les mercaderies d'aquest servei es faci amb vehicle elèctric. (2 aportacions)
- § Augmentar el número de punts verds a la ciutat.
- § Situar els centres logístics prop de la ciutat, i facilitar-hi l'arribada del ferrocarril.
- § Sistemes de "fractura de càrrega" que ajudin a la optimització dels desplaçaments.
- § Conscienciar els treballadors del sector sobre el problema i de la necessitat de la seva implicació.
- § Implantar la distribució de Gas Natural i GLP en les gasolineres i afavorir l'ús d'aquests combustibles per part de professionals. (2 aportacions)
- § Establir condicions específiques als vehicles de distribució de mercaderies (que aparquen a les zones de càrrega i descàrrega).

Bloc 2. Transport col·lectiu de viatgers amb vehicles pesants

Els objectius d'aquest bloc, segons el pla de millora de la qualitat de l'aire 2011-2015, són els següents:

Objectiu	Comentaris dels participants
Incorporar combustibles alternatius i vehicles híbrids	§ Canviar "alternatius" per "més nets" o "amb menys emissions" § No biodièsel!
Aplicar mesures correctores	<i>Sense comentaris</i>
Promocionar el transport col·lectiu	<i>Sense comentaris</i>
Racionalitzar els trajectes	<i>Sense comentaris</i>

Figura 6. Priorització dels objectius per part dels participants (n= 27)



Propostes recollides

1. Modificar la ITV perquè sigui menys tolerant amb les emissions	Aportacions individuals en la mateixa línia: 4
Incorporar als protocols de l'ITV el control de les emissions de NO _x i d'altres contaminants locals.	

2. Implantar carrils VAO interurbans	Aportacions individuals en la mateixa línia: 6
<p>Crear nous carrils no segregats – és a dir, que comportin la supressió d'un carril d'ús normal ja existents als quals tinguin accés únicament els vehicles de transport públic, o els de transport privat amb dos o més ocupants, així com tots els vehicles que generin poques emissions i que tinguin aquesta característica certificada per mitjà d'un sistema d'etiquetatge.</p> <p>Alguns participants es van mostrar a favor que aquests carrils estiguessin operatius només en determinades franges horàries, mentre que d'altres apostaven perquè ho estiguessin durant tot el dia.</p>	

3. Incrementar la velocitat d'exploració de les xarxes d'autobús urbà	Aportacions individuals en la mateixa línia: 0
<p>Per fer el transport públic més atractiu a l'usuari i que aquest l'associï amb la idea de la qualitat de vida, cal que el servei que presta aquesta mena de transport sigui de més qualitat. Una de les maneres de fer-ho és aconseguir que circulin a més velocitat, per a la qual cosa els participants han proposat mesures com el carril VAO (Vehicles d'Alta Ocupació), la prioritització semafòrica o l'establiment de xarxes de bus ortogonal, tant a dintre com a fora de Barcelona. Totes aquestes propostes van generar consens entre els participants.</p>	
4. Promoure l'ús del transport públic	Aportacions individuals en la mateixa línia: 15
<p>Cal impulsar especialment l'ús del transport ferroviari, per a la qual cosa és important millorar la gestió, freqüència, fiabilitat, comoditat de les línies de rodalies, però també fomentar la intermodalitat i millorar la coordinació d'aquesta xarxa amb la d'autobusos urbans i interurbans, contemplar mesures per abaratir el cost del bitllet i promoure iniciatives com la integració de la compra del bitllet amb la celebració d'esdeveniments (fires, trobades, concerts, etc).</p> <p>Pel que fa al bus, es va proposar crear nous carrils bus en contextos urbans i la utilització dels VAO, en els interurbans i que, tant en un com en l'altre cas, no fossin carrils afegits, si no "robats" als del cotxe.</p> <p>Dos participants van assenyalar que on calia promoure més el transport públic era a la segona corona metropolitana i, especialment, als polígons industrials. En relació amb aquesta mena d'espais, un dels participants va demanar que es potenciés la figura del gestor de mobilitat, actualment en retrocés.</p> <p>Un participant va introduir al debat la possibilitat de tancar alguns carrers al trànsit privat i reservar-los únicament per al transport col·lectiu i per als residents. Un altre participant va afegir que aquesta mena d'iniciatives ja es duen a terme amb èxit en algunes ciutats italianes.</p>	
5. Promoure l'elaboració de plans de mobilitat a les empreses	Aportacions individuals en la mateixa línia: 3
<p>Cal incentivar les empreses – especialment aquelles que tenen més treballadors- perquè facin plans per optimitzar els desplaçaments dels seus treballadors. Aquests plans han de contemplar diferents possibilitats: instal·lar un servei de bus entre la ciutat i l'empresa, entre les estacions de tren i l'empresa, promoure el car-pooling o cotxe compartit entre diferents treballadors que viuen en una mateixa zona de la ciutat. Un participant també va proposar promoure el carsharing dins les empreses.</p> <p>Aquesta mena de plans es podrien fer per empresa o bé per polígons.</p> <p>Alguns participants van posar èmfasi en el fet que, si no se subvenciona l'elaboració d'aquests plans, les empreses no en redactaran perquè no en treuen cap benefici pràctic, més enllà d'un cert sentiment de cohesió entre la plantilla que pot generar el desplaçament conjunt.</p>	
6. Introduir criteris ambientals en la contractació de vehicles de transport col·lectiu	Aportacions individuals en la mateixa línia: 5
<p>Aquesta mesura s'ha esmentat en referència al transport d'escolars i es demanava que les AMPAs tinguessin en compte el nivell d'emissions de les flotes de vehicles que efectuen aquesta mena de serveis abans de decidir per quina empresa es decanten. La discussió d'aquesta mesura, però, va portar a ampliar-ne l'abast i a demanar que es fessin campanyes per conscienciar qualsevol possible agent o institució susceptible de contractar els serveis d'una empresa privada de transport de passatgers. Es va demanar que als vehicles privats de transport col·lectiu que contaminin més que els públics, se'ls restringeixi l'accés al centre de la ciutat.</p>	

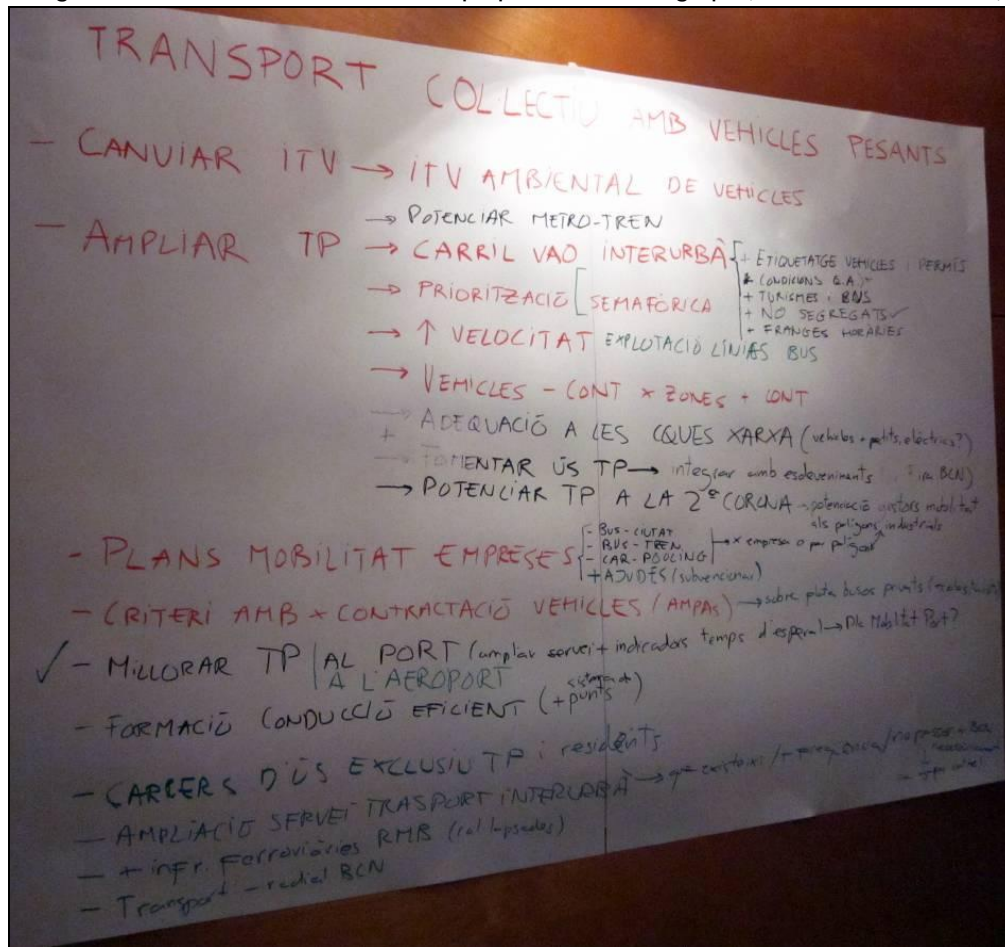


7. Millorar l'accés amb transport públic al port i a l'aeroport	Aportacions individuals en la mateixa línia: 1
<p>Hi va haver força consens a l'hora de demanar que s'ampliés la freqüència de pas de trens i autobusos que tenen aquestes infraestructures com a destinació.</p> <p>Una de les participants va demanar, a més, que es millorés la senyalització dels autobusos, amb pantalles per indicar el temps d'espera, adduint que en algunes zones del port força solitàries, no saber quan passarà l'autobús pot ser un factor que dissuadeixi els usuaris d'utilitzar-lo i que els porti a utilitzar el vehicle privat.</p> <p>Un participant va demanar l'elaboració d'un Pla de Mobilitat del Port, anàleg al Pla de Mobilitat ja existent per a l'aeroport</p>	
8. Ampliar la xarxa de transport interurbà	Aportacions individuals en la mateixa línia: 15
<p>En primer lloc, cal que la xarxa existeixi (i caldria, doncs, fer encara algunes ampliacions); en segon lloc, que s'incrementi la freqüència de pas dels combois; i en tercer lloc, que no obligui a passar necessàriament per Barcelona.</p> <p>Una participant va assenyalar que sovint, la percepció que es té des de Barcelona és esbiaixada, perquè estacions com Provença o Gràcia dels FGC tenen una gran freqüència de pas, però al Vallès aquesta freqüència és molt menor. Això indicaria un cert nivell de col·lapse d'algunes infraestructures ferroviàries.</p>	
9. Promoure la realització de cursos de conducció eficient	Aportacions individuals en la mateixa línia: 1
<p>Atès que un conductor amb les nocions que s'adquireixen en aquests cursos és un conductor que contamina menys i que consumeix menys energia, es proposa que aquests cursos permetin atribuir punts als conductors que els realitzin i que aquests punts siguin tinguts en compte en l'accés a les places de conductor de vehicles de transport públic.</p>	



Fotografia 9. Debat grupal del bloc que tractava el transport col·lectiu de viatgers amb vehicles pesants

Fotografia 10. Plasmació del debat de les propostes dels tres grups (en tres colors diferents)



Altres propostes individuals no tractades en els grups

- § Efectuar bonificació fiscal per usuaris de transport públic
- § Promoure l'ús del tramvia
- § Reduir el cost del transport col·lectiu, i per pal·liar la reducció d'ingressos incrementar pe, l'hora d'aparcament al carrer, l'impost de circulació, etc.
- § Promover la instal·lació de filtres SCRT en lugar de CRT para reducir tambien emisiones NO_x, especialmente en la flota de autobuses (3 aportacions)
- § Fomentar un pla de renovació de la flota de vehicles que incorpori la utilització de combustibles alternatius i vehicles híbrids (3 aportacions). Hibridació de vehicles de gasoil i GNC no amortitzats com fa TMB.
- § Potenciar l'ús de combustibles com nitrogen, gas natural, electròlits,...(5 aportacions) especialment a les zones d'alta concentració de contaminants (a l'Eixample de Barcelona).
- § On hi ha tren, crear uns horaris llançadora i directes en una distància màxima de 50km.
- § Crear més aparcaments dissuasoris i gratuït estacions de tren (4 aportacions).
- § Projectar un urbanisme sostenible que tinguin en consideració la barreja d'actituds i redueixi els moviments diaris pendulars.
- § A corto plazo, para evitar superaciones diarias de PM₁₀, promover el baldeo: (aspiración + lavado) de las vías, que reduce las emisiones de resuspensión durante unas horas (6-8h) pero de manera efectiva.

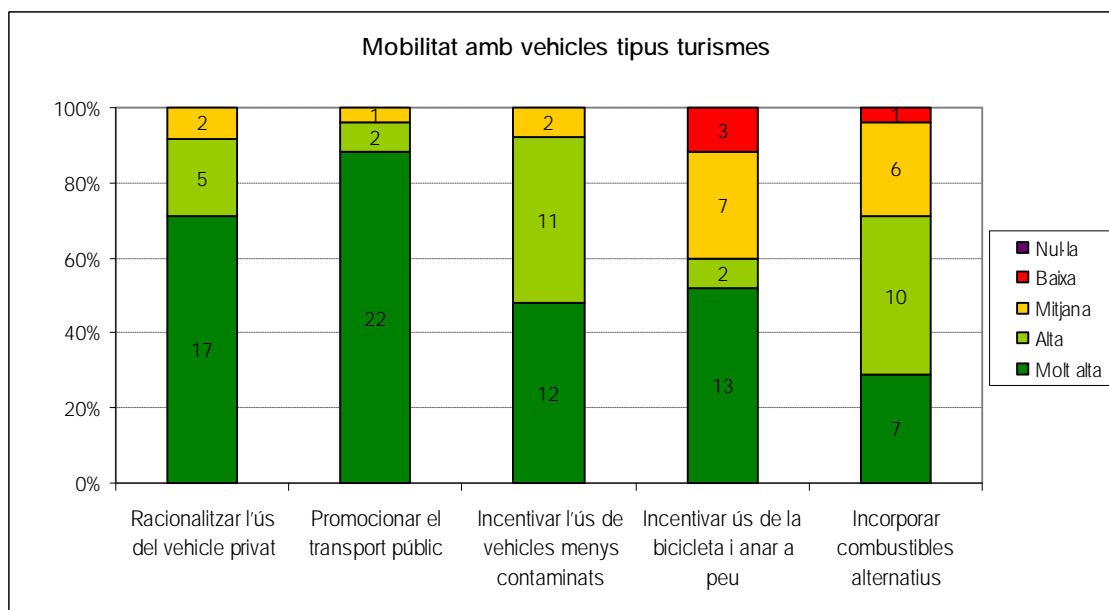


Bloc 3. Mobilitat amb vehicles tipus turismes

Els objectius d'aquest bloc, segons el pla de millora de la qualitat de l'aire 2011-2015, són els següents:

Objectiu	Comentaris dels participants
Racionalitzar l'ús del vehicle privat	§ Segons dos participants, l'objectiu hauria de ser reduir el parc mòbil de la ciutat a la meitat.
Promocionar el transport públic	<i>Sense comentaris</i>
Incentivar l'ús de vehicles menys contaminats	§ Segons un participant, les mesures més útils per reduir els nivells de contaminació del trànsit són mesures no tecnològiques.
Incentivar ús de la bicicleta i anar a peu	<i>Sense comentaris</i>
Incorporar combustibles alternatius	§ Segons un participant, les mesures més útils per reduir els nivells de contaminació del trànsit són mesures no tecnològiques.

Figura 7. Priorització dels objectius per part dels participants (n= 27)



Com a criteris generals, els participants van proposar els següents punts:

- § Enfocar les mesures a aplicar en l'escala metropolitana, ja que la mobilitat es genera en aquesta escala, especialment pel que fa a l'accés a la ciutat de Barcelona. (2 aportacions)
- § No oblidar les mesures aplicables a llarg termini.
- § Fer una anàlisi cost/benefici de totes les propostes, i garantir la transparència al respecte.
- § Descartar projectes que impliquin augmentar la quantitat de vies d'elevada capacitat (com el Quart cinturó, per exemple).



Propostes recollides

1. Instaurar una etiqueta ambiental de vehicles	Aportacions individuals en la mateixa línia: 5
<p>Promoure l'etiquetatge ambiental dels vehicles, per garantir un control de les emissions dels vehicles més contaminants.</p> <p>En aquest sentit, els participants també van proposar una Inspecció Tècnica Ambiental de Vehicles (ITAV) rigorosa, que mesuri les emissions de contaminants locals dels vehicles. Aquesta ITAV hauria de fixar un llindar de contaminació, i d'altra banda serviria per adjudicar una etiqueta a cada vehicle segons els nivells de contaminació.</p> <p>Aquesta etiqueta també serviria per accedir (o no) a determinades zones de la ciutat (<i>vegeu</i> proposta 2), per als peatges i aparcaments (<i>vegeu</i> proposta 5).</p> <p>D'altra banda, un participant va proposar instal·lar radars ambientals que detectin els vehicles més contaminants. En relació amb això, els participants van proposar incentivar la instal·lació de filtres de partícules, que permetrien millorar la qualificació dels vehicles en la ITAV.</p>	
2. Zonificar l'accés a la ciutat segons la seva capacitat ambiental	Aportacions individuals en la mateixa línia: 8
<p>Implementar Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida (ZUAP), unes zones de baixes emissions, determinades segons la capacitat ambiental de cada zona. En aquestes zones, caldria limitar la circulació de vehicles privats i especialment dels més contaminants (segons l'etiquetatge de contaminació dels vehicles de la Proposta 1).</p>	
3. Crear itineraris intraurbans i interurbans per anar en bicicleta i a peu	Aportacions individuals en la mateixa línia: 6
<p>Fomentar els carrils-bici interurbans temporitzats en temps segons la distància. Aquests carrils bici també haurien de poder ser utilitzats per vianants. A les ciutats, caldria crear més aparcaments, i més segurs, per a bicicletes privades. A més, caldria ampliar la xarxa de bicicletes públiques a tota l'Àrea metropolitana (existeix un projecte que s'ha aturat per manca de finançament i patrocinadors).</p> <p>A les ciutats, més enllà de crear zones pacificades i illes i carrers de vianants, caldria fer itineraris segurs que permetin una mobilitat a peu o en bicicleta dins dels municipis. A ciutat, els carrils bicicleta només s'haurien de promoure en les vies amb més intensitat de vehicles.</p>	
4. Crear una infraestructura per a vehicles elèctrics	Aportacions individuals en la mateixa línia: 8
<p>Promocionar els vehicles elèctrics a través de consolidar una infraestructura de recàrrega (xarxa de punts de recàrrega elèctrica vinculats a uns aparcaments gratuïts, marquesines solars...). En aquest sentit, un participant proposava aprofitar la xarxa actual de benzineres.</p>	
5. Crear avantatges tarifàries per a vehicles poc contaminants i d'alta ocupació	Aportacions individuals en la mateixa línia: 5
<p>Tarificar els peatges i aparcaments de manera que afavoreixin els vehicles menys contaminants (elèctrics i híbrids) i amb una major ocupació. Els peatges tindrien un preu escalat, segons el número d'ocupants del vehicle (com més ocupants, més barat), i segons l'etiqueta ambiental del vehicle (<i>vegeu</i> proposta 1).</p> <p>Així mateix, també es va proposar que aquests vehicles poguessin circular pels carrils BUS/VAO (<i>vegeu</i> proposta 6).</p>	



6. Afavorir l'ús del cotxe compartit (car pooling i carsharing) Aportacions individuals en la mateixa línia: 20

Promoure l'ús compartit del vehicle per tal de reduir el número de cotxes que circulen amb un sol usuari. Un dels àmbits on es podria impulsar el car-pooling és a l'empresa, amb campanyes informatives i afavorint l'aparcament per als vehicles amb un ús més intensiu. També es podria afavorir amb la promoció de plataformes web per compartir cotxe i amb la potenciació de les empreses que ofereixin serveis de transport col·lectiu a demanda (mini-busos).

Pel que fa al cotxe compartit, que implica una ocupació més elevada del vehicle, es va proposar també potenciar els vehicles VAO/BUS, però sense haver de construir nous vials (com el de la C-58), ja que aquesta mesura es considera excessivament cara.

Igualment, diversos participants van proposar promoure el carsharing (multipropietat de vehicles).

7. Crear avantatges fiscals per a la compra de vehicles menys contaminants Aportacions individuals en la mateixa línia: 2

Modular l'impost de circulació (administració local) i el de matriculació (administració general) segons les emissions (CO₂ i contaminants locals) de cada vehicle. Segons un participant, l'estudi ECOTEST ho mesura. Es va proposar també penalitzar fiscalment les motos de dos temps.

Així mateix, es va proposar oferir informació de qualitat als consumidors sobre els vehicles i combustibles que generen menys emissions locals, en el moment de comprar els vehicles.

Un participant també proposava equiparar la fiscalitat de la gasolina amb la del dièsel (fent una política específica per a professionals).

Alguns participants van remarcar, tanmateix, que cal reduir igualment el parc de vehicles privats, independentment dels seus nivells de contaminació.

8. Establir grans aparcaments als afores de la ciutat Aportacions individuals en la mateixa línia: 2

Generar punts intermodals als afores de la ciutat (*Park & Ride*) amb integració tarifària (és a dir, que es pugui accedir a l'aparcament amb el bitllet de transport públic, com un mode més).



Fotografia 11. Debat grupal del bloc que tractava la mobilitat amb vehicles tipus turismes

9. Millorar la qualitat del transport públic	Aportacions individuals en la mateixa línia: 5
Reduir l'ús del vehicle privat millorant i promocionant el transport públic interurbà per fer-lo més competitiu. Això es podria aconseguir amb les següents mesures:	
§ Augmentar la rapidesa (prioritat de circulació)	
§ Abaratir els bitllets de tren i el transport públic urbà	
§ Incrementar la freqüència	
§ Incrementar la capacitat	
§ Millorar les connexions entre els diferents modes de transport	
10. Crear un peatge d'entrada a Barcelona amb criteris ambientals	Aportacions individuals en la mateixa línia: 4
Crear un peatge d'entrada a Barcelona amb una tarificació regulada a partir de criteris ambientals, segons la contaminació del vehicle i del número d'ocupants, hores pic i hores vall...	
11. Netejar els carrers més contaminats per PM₁₀	Aportacions individuals en la mateixa línia: 1
Un participant va proposar un sistema de neteja dels carrers de matinada, com a mesura puntual per tal de reduir les superacions diàries de PM ₁₀ . Segons alguns participants, a partir d'experiments fets a Barcelona i Madrid, s'ha comprovat que l'efectivitat d'aquesta mesura oscil·la entre les 6-8 hores, és a dir, que només serviria per mitigar la contaminació durant els matins.	
Aquesta mesura va generar un cert debat, ja que implicaria un consum d'aigua. En aquest sentit, es va proposar que aquesta aigua fos aprofitada de l'aquífer de Barcelona (aigües freàtiques), tot i que implicaria un tractament d'aquestes aigües. En relació amb aquesta mesura, també es va proposar millorar la gestió de l'arbrat, que també permetria reduir els nivells de contaminació.	
12. Restringir els aparcaments de superfície a la ciutat	Aportacions individuals en la mateixa línia: 1
Per tal de reduir el nombre de cotxes que accedeixen a la ciutat, es proposa l'extensió del sistema d'aparcament en via pública tipus "zona verda", i fins i tot reduir dràsticament les places d'aparcament a la ciutat, especialment quan hi hagi una alternativa vàlida de transport públic.	
13. Instal·lar paviments que redueixin els contaminants	Aportacions individuals en la mateixa línia: 0
Es va proposar instal·lar una tipologia de paviment aglomerat fotocatalític per reduir la concentració de NO _x en els carrers amb més índex de contaminació.	
14. Afavorir l'ocupació d'habitatge buit a la ciutat i el teletreball	Aportacions individuals en la mateixa línia: 1
Es van proposar aquestes mesures per tal d'evitar la mobilitat interurbana. En aquest sentit, els participants propugnaven un urbanisme sostenible que generi una mobilitat sostenible.	
15. Generalitzar la velocitat variable a tots els accessos a Barcelona.	Aportacions individuals en la mateixa línia: 1
Es va proposar aquesta mesura per tal de reduir la congestió als accessos a la ciutat.	

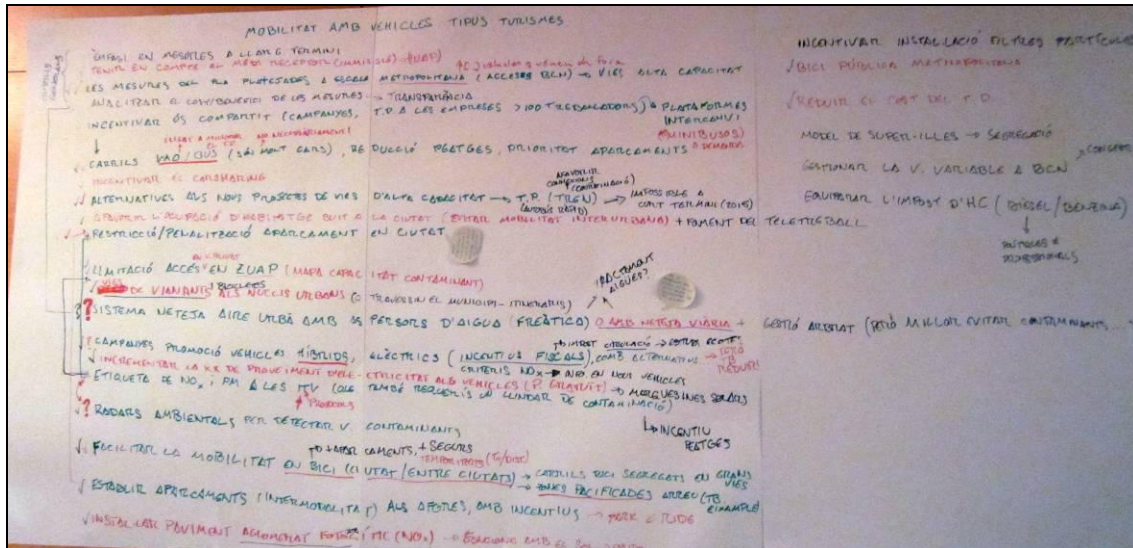


16. Promoure les "superilles" a Barcelona

Aportacions individuals en la mateixa línia: 2

Dos participants van proposar executar totes les propostes vinculades al model de superilles i la segregació de modes dins de la ciutat (Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona).

Fotografia 12. Plasmació del debat de les propostes dels tres grups (en tres colors diferents)



Altres propostes individuals no tractades en els grups

- § Promocionar la producció elèctrica neta prop del lloc de consum, amb l'ús de biomassa.
- § Totes les proposades en el PECQ – Pla d'Energia, Canvi Climàtic i Qualitat de l'Aire de Barcelona 2011-2020.
- § Promoure un canvi de cultura de la mobilitat.
- § Instal·lar panells d'informació sobre el grau de contaminació per conscienciar a la població.
- § Promoure combustibles alternatius (gas natural, GLP) i incorporar-los a les gasolineres. (2 aportacions)

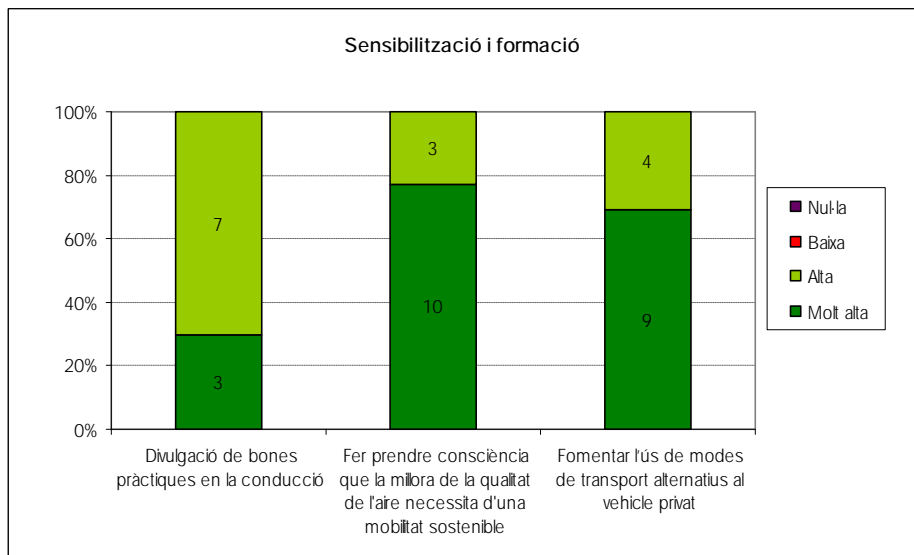
4.2 Sessió 2: Sector domèstic i sensibilització

Bloc 1. Sensibilització i formació

Els objectius d'aquest bloc, segons el pla de millora de la qualitat de l'aire 2011-2015, són els següents:

Objectiu	Comentaris dels participants
Divulgació de bones pràctiques en la conducció	<i>Sense comentaris</i>
Fer prendre consciència que la millora de la qualitat de l'aire necessita d'una mobilitat sostenible	§ Completar l'objectiu amb la sensibilització dels efectes de la baixa qualitat de l'aire en la salut
Fomentar l'ús de modes de transport alternatius al vehicle privat	<i>Sense comentaris</i>

Figura 8. Priorització dels objectius per part dels participants (n= 13)



Propostes recollides

1. Fomentar la realització de cursos de conducció eficient Aportacions individuals en la mateixa línia: 3

Es proposa tant per a particulars com per a conductors professionals. Als primers s'hi arribaria a través de la formació ordinària de les autoescoles i dels mitjans de comunicació; als professionals, caldria arribar tant als del sector públic, com als del privat, i tant a aquells conductors que treballen en activitats de transport (pe. Empreses de transport de mercaderies), com a aquells que fan un ús de la mobilitat en la seva activitat diària (pe. Mossos d'Esquadra). Un participant va demanar que la realització d'aquests cursos sigui tinguda en compte com un punt a favor en la contractació pública.

Dos participants van matisar que, tot i no oposar-se als cursos de conducció eficient, no consideraven que fos una mesura prioritària. Un participant demanava que aquests cursos incloguessin, també, indicacions que desfacin els "falsos mites", és a dir, que aclareixin quines accions contribueixen realment a reduir les emissions i quines no.

2. Sensibilitzar en l'elecció de la mobilitat

Aportacions individuals en la mateixa línia: 6

Diversos participants entenen que, abans de parlar de les mesures per reduir l'impacte de la mobilitat privada, el que calia era que tothom conegués les possibilitats que ofereixen els diferents mitjans de transport que tenim a l'abast i les seves avantatges. En aquest sentit, es va proposar que s'endeguessin campanyes per promoure l'ús dels transports públics i, més concretament, per transmetre que la seva utilització augmenta la qualitat de vida (estalvi de temps, reducció temps perdut en embussos, etc). A títol individual, alguns participants van demanar millores en el servei i en la xarxa de transports públics, així com que sigui més econòmic.

També es va assenyalar la conveniència de millorar l'intercanvi modal entre mitjans de transport i una participant va demanar que, des de la mateixa administració pública, es fes campanya per reduir la pressió social per obtenir el carnet de conduir (per exemple, que no s'exigís com a condició per a certes feines).

Un dels participants ha demanat que es realitzessin més cursos per a formar gestors de flotes.

3. Sensibilitzar en l'elecció de l'automòbil

Aportacions individuals en la mateixa línia: 2

Hi va haver un gran consens a l'hora d'identificar l'automòbil privat com el principal causant de la contaminació local i per això que es vagi més enllà de dir que "el cotxe contamina": es va proposar informar de les emissions de PM_{10} i NO_x de cada model d'automòbil, a través de pòsters informatius situats als concessionaris, etiquetatge específic i dels venedors dels concessionaris, pels quals calia contemplar la possibilitat de promoure cursos específics de formació.

Un participant va alertar sobre la imatge de transport "net" i "sostenible" que transmeten alguns anuncis de cotxes i va demanar mesures de control d'aquesta mena de publicitat, recordant que un cotxe, per més net que sigui, sempre contaminarà més que una bicicleta, malgrat el que digui l'anunci.



Fotografia 13. Debat grupal del bloc que tractava el bloc de sensibilització i formació

4. Associar contaminació local a salut pública

Aportacions individuals en la mateixa línia: 5

Cal posar el dret a la salut per damunt del dret a la mobilitat egoista de cada individu i cal reivindicar els drets dels nens (i de tothom, afegia un altre participant) a respirar aire pur.

Per contribuir a reforçar aquesta proposta, es demanava recuperar "contaminació atmosfèrica" per substituir el de "qualitat de l'aire", que es considerava eufemístic.

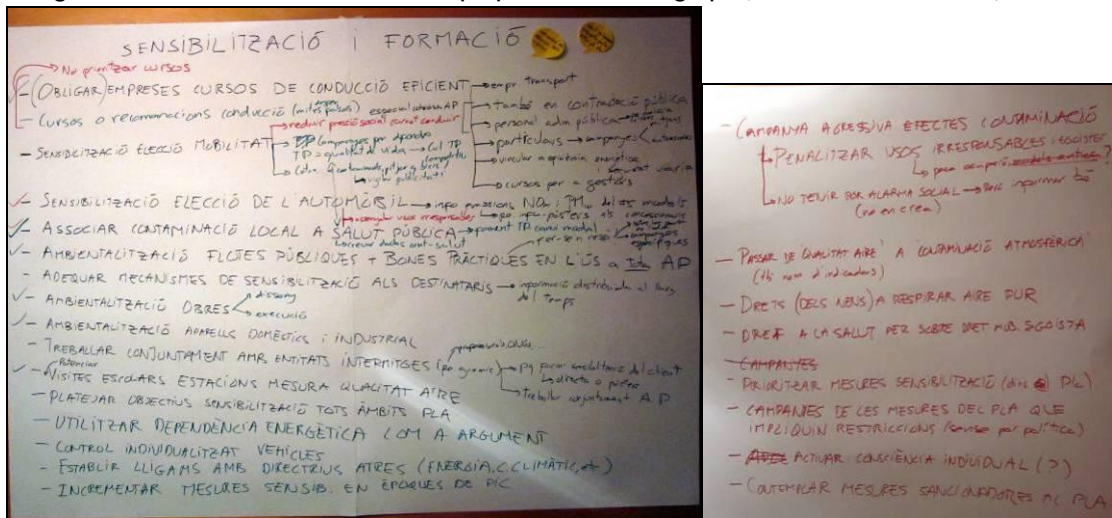
Realitzar una campanya agressiva sobre els efectes de la contaminació en la salut pública, a l'estil de les campanyes de trànsit o anti-tabac. Un participant ha indicat explícitament que no cal tenir por de l'alarma social, perquè aquesta qüestió sembla lluny de generar-ne i que, per tant, hi ha encara força marge d'actuació en el camp de la sensibilització.



5. Ambientar les flotes de vehicles públics i fer-ne un bon ús	Aportacions individuals en la mateixa línia: 5
<p>Per donar exemple a la resta de la població, cal que l'administració promogui, dintre la seva flota de vehicles, l'ús d'aquelles modalitats de transport i vehicles menys contaminants. A més a més, cal que els treballadors de l'administració pública donin exemple de bones pràctiques (per exemple, que els Mossos apaguin les motos en els controls de trànsit) i puguin informar-me el ciutadà.</p> <p>També es va demanar que els resultats assolits en aquesta línia d'actuació es publicitin i tinguin un fort ressò a través de campanyes específiques, per tal de conscienciar la població.</p>	
6. Ambientalitzar les obres i la maquinària	Aportacions individuals en la mateixa línia: 0
<p>La realització d'obres és també una font important d'emissions. Per això es demana que la seva contribució sigui tinguda en compte a dos nivells, el del disseny i el de l'execució, i que es doni informació sobre com reduir les emissions a tots dos.</p> <p>Des del punt de vista del disseny, cal afavorir aquelles formes constructives que indueixin a minimitzar les emissions i, en aquest sentit, es va fer referència a la necessitat de millorar la distribució dels usos urbans en la planificació urbanística. Pel que fa a l'execució, cal informar sobre les mesures a seguir per tal de minimitzar les emissions dutes a terme durant els treballs de construcció o desmuntatge de tota mena de construccions. Un dels participants va demanar que s'efectués un plantejament similar amb els aparells domèstics i els la maquinària industrials.</p>	
7. Treballar conjuntament amb les organitzacions intermèdies	Aportacions individuals en la mateixa línia: 2
<p>Els gremis de professionals, les entitats ciutadanes o les ONGs són un nivell d'organització intermedi entre l'administració i el ciutadà i poden jugar un paper cabdal en la difusió dels missatges de sensibilització per a la reducció de les emissions. Diversos participants van esgrimir que la proximitat al ciutadà i la confiança que generen moltes d'aquestes organitzacions són un actiu que s'ha d'aprofitar, i per això consideraven important que l'administració pública les tingués en compte i hi treballés conjuntament. Un participant ha suggerit que calia preveure cursos per a la formació específica d'intermediaris entre l'administració i la societat civil.</p>	
8. Fomentar l'eficiència i l'estalvi energètic	Aportacions individuals en la mateixa línia: 4
<p>Utilitzar la dependència energètica com a argument indirecte per reduir les emissions i establir lligams amb les directrius d'altres àmbits d'actuació (eficiència energètica i canvi climàtic, especialment). Un participant va demanar campanyes per promoure l'ús de vehicles híbrids o elèctrics, i un altre, que es promogués la formació professional de tècnics en energies renovables i eficiència energètica.</p>	
9. Prioritzar la sensibilització	Aportacions individuals en la mateixa línia: 0
<p>Alguns participants han assenyalat que al pla anterior, les mesures de sensibilització eren poques i es trobaven al final del llistat, la qual cosa contribuïa a generar la sensació que se'ls donava poca importància. Per això es va demanar que aquesta mena de mesures fossin prioritàries dins el pla i que es fes un seguiment detallat de la seva implementació.</p> <p>També es va demanar que es fes una bona campanya de difusió de les mesures del pla, especialment de les que impliquen restriccions, que el Govern no tingués por del rebuig que, eventualment, algunes d'aquestes mesures podrien generar. En aquesta línia, alguns participants van demanar també que el pla contemplés mesures sancionadores. Alguns participants van demanar que es penalitzés l'ús "irresponsable" i "egoista" de l'automòbil, fent referència, sobretot, als vehicles de baixa ocupació.</p>	



Fotografia 14. Plasmació del debat de les propostes dels tres grups (en tres colors diferents)



Altres propostes individuals no tractades en els grups

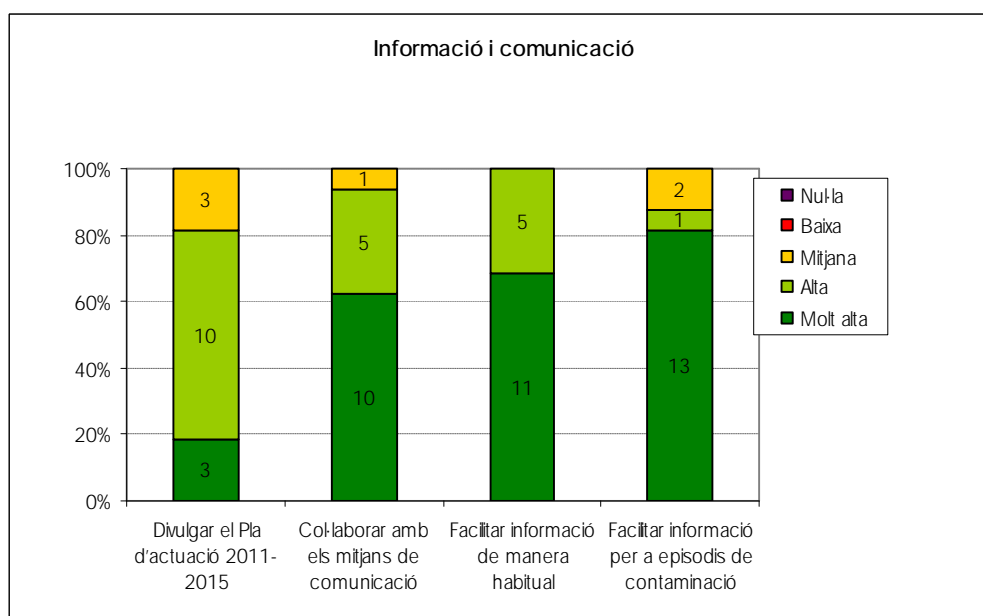
- § Que a les empreses, en el moment de signar el contracte, es lliuri informació de com fer una mobilitat sostenible.
- § Promoure la formació a distància, a través d'Internet; potenciar noves tecnologies.
- § Potenciar les visites d'escolars a estacions de mesura de la qualitat de l'aire.
- § Incrementar les mesures de sensibilització durant els pics de contaminació.
- § Sensibilització mitjançant informació i formació: diaris, panells informatius, web... fins i tot un participant va proposar l'emissió d'un programa de format similar al de la predicció meteorològica per informar de forma actualitzada de la qualitat de l'aire.
- § Efectuar un control individualitzat dels vehicles a través del tacògrafs i informar de forma actualitzada els conductors de les seves emissions.

Bloc 2. Informació i comunicació

Els objectius d'aquest bloc, segons el pla de millora de la qualitat de l'aire 2011-2015, són els següents:

Objectiu	Comentaris dels participants
Divulgar el Pla d'actuació 2011-2015	<i>Sense comentaris</i>
Col·laborar amb els mitjans de comunicació	§ Que els mitjans de comunicació col·laborin amb Medi Ambient, no alarmant, però sí estimulants
Facilitar informació de manera habitual	§ De manera permanent!
Facilitar informació per a episodis de contaminació	<i>Sense comentaris</i>

Figura 9. Priorització dels objectius per part dels participants (n= 15)



Propostes recollides

1. Informar els polítics de l'abast de la contaminació atmosfèrica Aportacions individuals en la mateixa línia: 1

Primer de tot, s'ha d'informar als polítics i als funcionaris de les Administracions públiques sobre la necessitat de reduir la contaminació atmosfèrica. Els responsables públics, doncs, han d'ésser un exemple per a la resta de la ciutadania.

2. Prendre mesures exemplars i contundents que donin visibilitat i importància al problema de la contaminació de l'aire Aportacions individuals en la mateixa línia: 1

El problema de la contaminació atmosfèrica, segons els participants, encara roman invisible a la majoria de la ciutadania. Per això, cal prendre mesures exemplars i que tinguin molta visibilitat social, sense que tals mesures hagin de comportar polèmica.



3. Informar dels efectes greus que produeix la contaminació atmosfèrica sobre la salut Aportacions individuals en la mateixa línia: 1

A més de mesures exemplars, una altra via per dinar visibilitat social al problema de la contaminació atmosfèrica és informant millor sobre els efectes greus que produeix sobre la salut de les persones. En els mitjans de comunicació, per exemple, aquest tipus d'informació ha de saltar dels programes relacionats amb el medi ambient a programes associats a la salut i a programes generalistes que veu molta gent (telenotícies o informació meteorològica, per exemple).

4. Oferir dades de qualitat de l'aire (i dels efectes de la contaminació) a les vies de comunicació i als nuclis de les poblacions més contaminades Aportacions individuals en la mateixa línia: 2

Hi havia consens sobre la necessitat d'oferir dades de qualitat de l'aire a les principals vies de comunicació (entrades a les ciutats) i als nuclis de les poblacions més contaminades. En canvi, hi havia visions contraposades sobre si també calia donar dades més contundents, com ara el nombre de morts causats per contaminació atmosfèrica. Alguns participants creien que aquest tipus d'informació seria molt efectiva, mentre que d'altres deien el contrari i que causaria un alarmisme innecessari (també hi havia qui deia que aquestes dades no estaven prou contrastades científicament).

5. Informar la ciutadania del grau de responsabilitat individual en la contaminació atmosfèrica Aportacions individuals en la mateixa línia: 1

Es va constatar que com a ciutadans encara no som prou conscients de la nostra contribució directa a la mala qualitat de l'aire. Per això, es fa necessari informar sobre quines accions quotidianes de cadascú contribueixen al problema (per exemple l'ús indiscriminat del vehicle privat) i insistir en les alternatives viables que existeixen (pel que fa als mitjans de transport, per exemple) per disminuir la nostra petjada ecològica i millorar els nostres hàbits.

6. Introduir, en els mitjans de comunicació, espais estables amb informació sobre la qualitat de l'aire Aportacions individuals en la mateixa línia: 5

Els mitjans de comunicació disposen d'informació fixa (per exemple, el temps) que es dona a diari o en cadascun dels butlletins informatius. S'hauria d'aconseguir que en aquests espais fixos s'incloués informació actualitzada i regular relacionada amb la qualitat de l'aire: dades del dia anterior i previsió del posterior, consells pràctics durant els episodis crítics, etc.



Fotografia 15. Debat grupal del bloc que tractava el bloc d'informació i comunicació

7. Focalitzar la informació sobre qualitat de l'aire en l'àmbit local Aportacions individuals en la mateixa línia: 1

L'àmbit local és el més proper i amb el que es sent més identificada la ciutadania. Per això cal prendre mesures per fer més local la informació sobre qualitat de l'aire. Alguns exemples: aconseguir que els mitjans locals ofereixin informació sobre qualitat de l'aire, incloure en les pàgines webs de tots els ajuntaments un enllaç a la pàgina web del Departament de Territori i Sostenibilitat per accedir a les dades sobre contaminació atmosfèrica d'aquell municipi, fer diagnòstic estrictament municipals, etc.

8. En el cas de superació de límits de contaminació atmosfèrica, informar sobre les mesures adoptades i justificar-les adequadament Aportacions individuals en la mateixa línia: 6

Els participants van reclamar que es millorés la informació durant les situacions de superació dels límits de contaminació. D'entrada, calia explicar bé que aquests episodis requereixen mesures especials que afecten a tothom i, a partir d'aquí, explicar per què s'adopten (i les conseqüències de no adoptar-les), amb quins objectius i quins són els efectes esperats. Per difondre aquestes mesures, es va aconsellar utilitzar els mitjans de comunicació i les xarxes socials, i aprofitar els plafons instal·lats en llocs públics de les ciutats..

També en aquest àmbit, es va apuntar que calia col·laborar amb els mitjans de comunicació i sensibilitzar-los per tal que en aquests episodis les notícies no culpabilitzessin les administracions sinó servissin per fer visible la responsabilitat ciutadana de les accions quotidianes. El missatge, doncs, és que tots som part del problema i també de la solució.

9. Transmetre la informació sobre qualitat de l'aire d'una manera atractiva, entenedora i pedagògica Aportacions individuals en la mateixa línia: 3

Diferents participants van constatar que la informació sobre qualitat de l'aire encara té un component massa tècnic que en dificulta la comprensió per part de la ciutadania. Per aquesta raó, es va proposar informar la població amb missatges més simplificats i pedagògics, emprant més recursos audiovisuals que els facin atractius (vídeos curts, per exemple) i fent ús del potencial de les xarxes socials. També es va proposar que es relacionés més la contaminació atmosfèrica amb la salut, ja que això fa més pròxima la informació. En aquest mateix sentit, es va dir que el personal sanitari també contribuís a difondre informació sobre salut i contaminació atmosfèrica.

10. Segmentar la informació i els instruments comunicatius segons si va dirigida a la ciutadania o als tècnics i les administracions Aportacions individuals en la mateixa línia: 1

La informació oficial sobre qualitat de l'aire no està prou segmentada segons els destinataris. Per això, es va proposar crear espais informatius (una web, per exemple) i instruments comunicatius dirigits exclusivament a la ciutadania, i mantenir els espais actuals –que ofereixen informació completa i exhaustiva– per als destinataris més professionals (tècnics, entitats i administracions).



11. Oferir informació poc habitual associada a la qualitat de l'aire i que pot contribuir a augmentar la consciència ciutadana Aportacions individuals en la mateixa línia: 4

Diversos participants van plantejar diversos tipus d'informacions associades a la qualitat de l'aire que es difonen molt poc i que, si es fes, augmentaria la sensibilització ciutadana respecte aquesta matèria. Entre aquestes informacions hi ha: nivells d'emissions de vehicles pel que fa als contaminants NO₂ i PM₁₀ (si escau, amb un web institucional que doni més credibilitat); efectes positius esperats de disminuir la contaminació atmosfèrica; sancions econòmiques per incomplir la legislació i els límits establerts de qualitat de l'aire; informació comparada amb altres metròpolis semblants a l'àrea metropolitana de Barcelona: nivells de contaminació, mesures adoptades i resultats obtinguts, etc.

També es va proposar donar més missatges positius (atès que la majoria dels actuals tenen un caràcter negatiu o de "problema"), com indicar els contaminants dels quals no s'han superat els límits establerts, o contaminants que abans els superaven i que, gràcies a l'esforç de tots, ara ja no se superen.

12. Replantejar l'ús informatiu i divulgatiu de l'Índex Català de la Qualitat de l'Aire (ICQA) Aportacions individuals en la mateixa línia: 1

Des d'un punt de vista divulgatiu, un participant va constatar la funcionalitat de l'ICQA ja que només apareix en vermell en situacions d'alarma, i la majoria de temps sembla com si no hi haguessin problemes de qualitat de l'aire. Per tant, caldria modificar o replantejar l'ús d'aquest índex per tal que fes més visibles els problemes de contaminació atmosfèrica; en aquest sentit, potser caldria crear un índex que se valorés només aquells contaminants més problemàtics.

13. Augmentar la importància i la transversalitat de les mesures d'informació i sensibilització del Pla Aportacions individuals en la mateixa línia: 1

En el darrer pla (i també en d'altres de semblants), aquest tipus de mesures apareixen al final del Pla, com si tinguessin una importància menor. Caldria, doncs, prioritzar i donar més rellevància a aquestes mesures i fer que fossin més transversals a la resta de mesures del Pla.

14. Cercar la col·laboració ciutadana i els centres educatius en les mesures relacionades amb la informació Aportacions individuals en la mateixa línia: 1

Segons els participants, cal fer particip la ciutadania i la societat civil en el desenvolupament d'aquest tipus d'informació, per tal que no es consideri només receptora de la informació, sinó com a part directament afectada i que pot tenir un paper rellevant. Es va proposar, per exemple, implicar ciutadans en la gestió de les cabines de mesura de la qualitat de l'aire i cercar vies de col·laboració amb les escoles verdes. Es va oferir també la campanya "*Respira, aspira*" (d'EcoUnion) com a intermediària entre la societat civil i els experts.

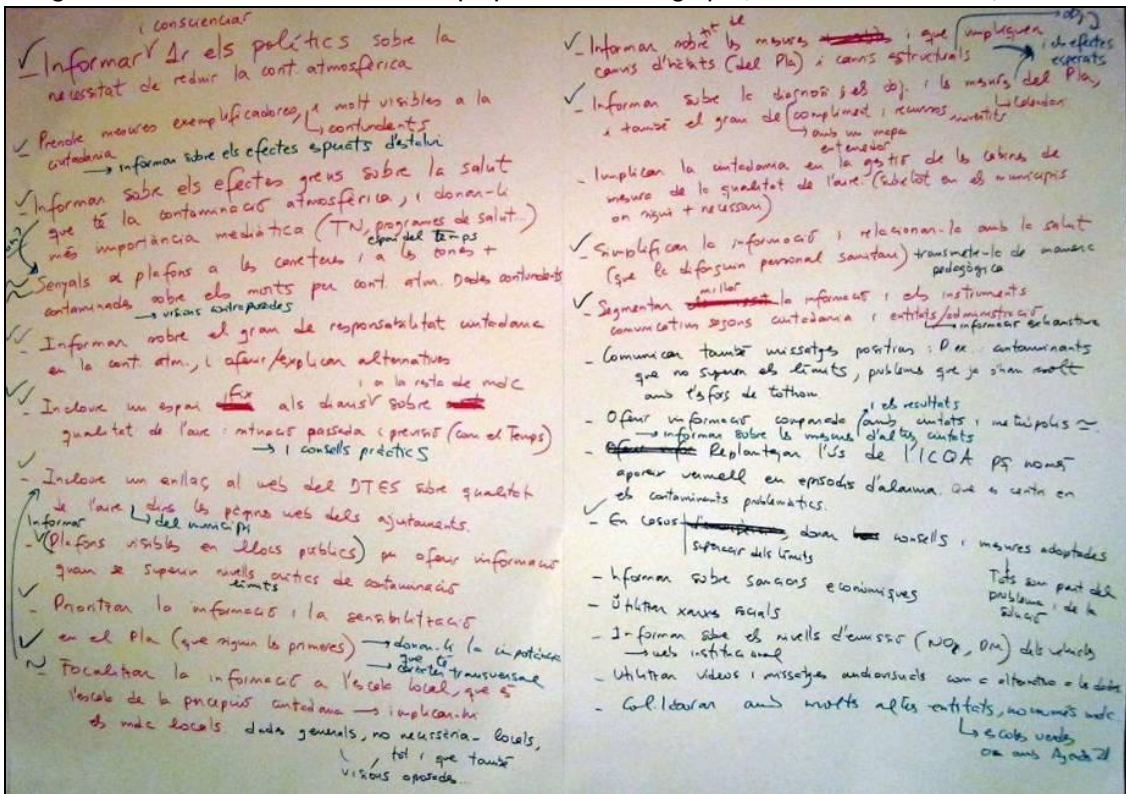
15. Segmentar els continguts a difondre del Pla segons diferents públics objectiu Aportacions individuals en la mateixa línia: 1

S'hauria de procurar que la ciutadania rebés informació segmentada del Pla de millora de la qualitat de l'aire: sobretot d'aquelles mesures aprovades que implicaran canvis estructurals i canvis d'hàbits, i dels efectes positius que comportaran aquestes mesures.

Per a la resta de públic (però també accessible a la ciutadania), s'ha d'oferir una informació més completa del Pla: diagnosi actualitzada de la qualitat de l'aire (amb un mapa entenedor), objectius, mesures i calendari. Així mateix, cal oferir una informació més continuada de l'execució del Pla: recursos invertits, grau de compliment de les mesures previstes, etc.



Fotografia 16. Plasmació del debat de les propostes dels tres grups (en tres colors diferents)

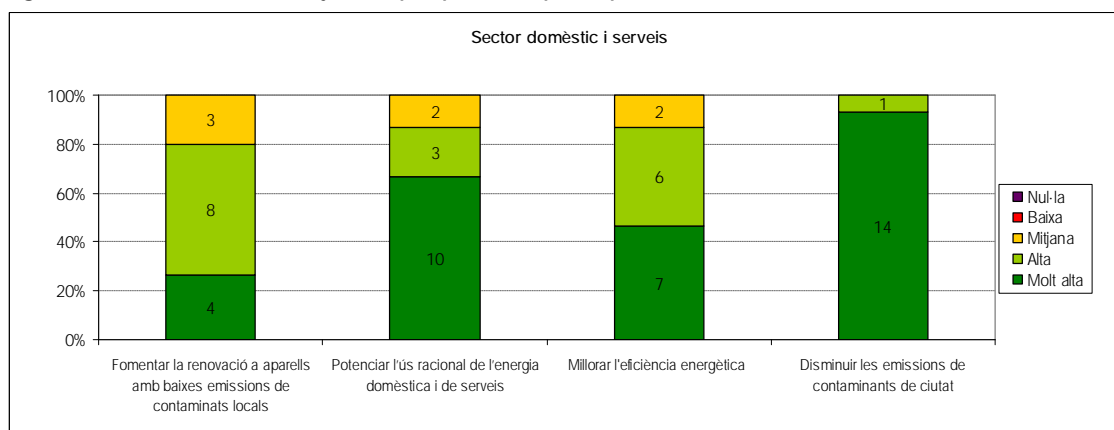


Bloc 3. Sector domèstic i serveis

Els objectius d'aquest bloc, segons el pla de millora de la qualitat de l'aire 2011-2015, són els següents:

Objectiu	Comentaris dels participants
Fomentar la renovació a aparells amb baixes emissions de contaminants de ciutat	§ Un participant el considera un objectiu més eficaç que l'eficiència energètica i l'ús racional, perquè el potencial de reducció dels contaminants és superior.
Potenciar l'ús racional de l'energia domèstica i de serveis	§ Cal enfocar-ho a les fonts energètiques emissores de contaminants de ciutat.
Millorar l'eficiència energètica	§ Cal enfocar-ho a les fonts energètiques emissores de contaminants de ciutat.
Disminuir les emissions de contaminants de ciutat	§ Massa general, tal i com està formulat, podria ser el principal objectiu de tot el pla.

Figura 10. Priorització dels objectius per part dels participants (n= 15)



Propostes recollides

1. Fomentar l'energia solar tèrmica en edificis	Aportacions individuals en la mateixa línia: 6
<p>Fomentar i prioritzar l'ús de les energies renovables (especialment la solar tèrmica – aigua calenta i calefacció) en edificis (habitatges i serveis, nous i antics). Els participants van fer esment a la importància d'un bon manteniment de les instal·lacions, i també al control social de la producció energètica. En aquest sentit, un participant va proposar afavorir <i>les cooperatives de producció i consum d'energia</i>, posant per exemple <i>Som Energia</i> (www.somenergia.cat). Un participant també va proposar realitzar un procés participatiu per aprovar el decret d'autosuficiència energètica.</p> <p>Per garantir el bon ús de les instal·lacions d'energia solar, també es va proposar establir un servei d'assessorament als usuaris d'energia solar.</p> <p>Aquesta actuació està relacionada amb la del Codi Tècnic de l'Edificació (vegeu proposta 6).</p>	



2. Fomentar aparells de monitoreig del consum energètic Aportacions individuals en la mateixa línia: 7

Un coneixement acurat del grau de consum energètic en un habitatge pot afavorir prendre consciència de la importància de l'estalvi energètic, i per tant fer-ne un ús racional. En aquest sentit, dos participants proposaven realitzar campanyes de sensibilització, informatives de com es pot fer un consum energètic més racional a nivell domèstic i de serveis (campanyes similars a les d'estalvi d'aigua).

Dos participants van proposar instal·lar visualitzadors de consum elèctric a llars i locals comercials. En l'àmbit domèstic, es va proposar la promoció pública d'aparells que permeten fer un seguiment del consum elèctric (*Efergy, Google powermeter...*).

També es va proposar la figura de l'assessor energètic de la llar, que podrien oferir serveis d'assessorament sobre com millorar l'eficiència energètica de les llars. Es va proposar fomentar serveis professionals i aprovar-los amb llicències per conscienciar la ciutadania sobre l'eficiència energètica i les alternatives.

3. Millorar l'eficiència energètica de les calderes Aportacions individuals en la mateixa línia: 2

Les calderes són un dels principals emissors de gasos contaminants que es troben als habitatges i serveis. En aquest sentit, es va proposar implicar els instal·ladors i tècnics d'aquests aparells en l'assessorament als clients sobre les millors opcions per millorar l'eficiència energètica de les llars.

Alguns participants van apuntar que aquesta acció no necessàriament hauria de comportar la renovació de totes les calderes, ja que algunes es podrien revisar sense necessitat de canviar-les. Es va fer esment a la importància que si s'han d'instal·lar noves calderes, aquestes no siguin de biomassa (tot i que un participant va proposar la gasificació com una opció per fer servir biomassa en aquestes calderes).

Un participant va proposar eliminar la utilització de calderes de gas natural a la ciutat, pel risc d'explosió, per les fugues tèrmiques de l'habitatge, i per disminuir l'emissió de gasos contaminants.

4. Crear una etiqueta ambiental de productes domèstics Aportacions individuals en la mateixa línia: 1

Es va proposar crear noves etiquetes per a productes a la venda en funció de les emissions, que permetin diferenciar un aparell menys contaminant que un altre, i afavoreixi la renovació dels aparells. Això es podria fer, especialment, amb els electrodomèstics de combustió (calderes) i els aires condicionats. Els participants també van demanar incidir en la indústria per evitar l'obsolescència programada dels productes.

Les etiquetes ambientals també s'haurien d'aplicar en els habitatges, especialment els de lloguer (això es fa a França).

5. Afavorir el consum de proximitat i lliure de bosses Aportacions individuals en la mateixa línia: 0

Per tal de reduir l'emissió de contaminants deguts al transport, es va proposar afavorir la creació d'hortos urbans, promoure el consum de proximitat, protegir les darreres zones agrícoles que queden en l'àmbit metropolità, evitar la construcció de noves grans superfícies comercials, i obligar a la indústria i el comerç a reduir o eliminar l'ús d'embolcalls superflus.

6. Aplicar el Codi Tècnic de l'Edificació en nous edificis Aportacions individuals en la mateixa línia: 3

Agilitzar i garantir un seguiment del compliment estricte del Codi Tècnic de l'Edificació (CTE) en allò que fa referència a l'ecoeficiència en habitatges nous. Fins i tot, caldria promoure anar més enllà del que proposa el CTE o la normativa municipal (a Barcelona, l'Ordenança de Medi Ambient, OMA).

Un participant també va proposar potenciar l'habitatge sostenible i intel·ligent. En aquest sentit, els grups de debat també van proposar aplicar criteris bioclimàtics en la construcció, tenint en compte aspectes com la orientació i la ventilació dels edificis.

Des de l'urbanisme també es pot afavorir l'eficiència energètica dels edificis, per exemple afavorint la connexió a les xarxes de calor i fred que hi ha en algunes localitats. Es va demanar que es permetés la connexió domèstica a aquestes xarxes.

Aquesta actuació està relacionada amb la del foment de l'energia solar tèrmica (*vegeu proposta 1*).

7. Afavorir les bones pràctiques en la rehabilitació i reforma d'edificis antics Aportacions individuals en la mateixa línia: 5

Cal afavorir l'ús d'energies netes en habitatges vells, i aplicar criteris d'eficiència energètica en la renovació d'habitatges (aïllaments, etc), i establir beneficis fiscals per a la renovació d'aquests habitatges (vegeu proposta 8).

Un participant també va proposar controlar la pols en obres de rehabilitació o obra pública. Fomentar pràctiques i tecnologies que generin menys pols.

8. Establir una fiscalitat ambiental que afavoreixi usos eficients Aportacions individuals en la mateixa línia: 4

Es proposa aplicar taxes que, d'una banda, afavoreixin l'estalvi energètic, i de l'altra, penalitzi els consums elevats d'energia, a través d'un cànon creixent. En aquest sentit, els participants destaquen que moltes de les propostes efectuades en els diversos grups, es poden afavorir utilitzant aquest instrument econòmic.

Així mateix, es podria crear una taxa que penalitzés els productes més ineficients (vegeu proposta 3).

També es podrien afavorir els lloguers dels habitatges més eficients (vegeu proposta 7), fent una exempció de l'Impost de Béns Immobles (IBI) en aquests habitatges.

Sens perjudici de l'ús d'instruments fiscals, també es va proposar que l'Administració atorgués ajuts per afavorir les bones pràctiques energètiques, però tenint en compte la situació econòmica actual de l'administració, alguns participants van qüestionar la via de la subvenció directa. Els participants també van demanar més agilitat en els tràmits administratius per obtenir ajuts i subvencions.

9. Regular la climatització dels espais públics Aportacions individuals en la mateixa línia: 4

Els participants van coincidir a destacar el paper exemplificador que la climatització dels espais públics (de gestió pública o privada) té per a l'ús domèstic. Els participants van proposar generalitzar l'ús de panells informatius de la temperatura i d'humiditat relativa en espais climatitzats oberts al públic: administracions, grans magatzems, cinemes... (hi ha un Reial Decret al respecte).

Es va proposar fixar una temperatura mínima a l'estiu i una temperatura màxima a l'hivern. En aquest sentit, es va proposar utilitzar instruments automàtics per regular la temperatura (Interruptors de Control de Temperatura), del mateix tipus que s'utilitzen per regular el nivell del so en discoteques. En aquest sentit, els participants també van proposar prohibir l'ús d'estufes exteriors (per emissions i imatge).

Es va fer referència als plans de millora d'eficiència energètica en els edificis grans, així com de la figura del responsable d'eficiència energètica.

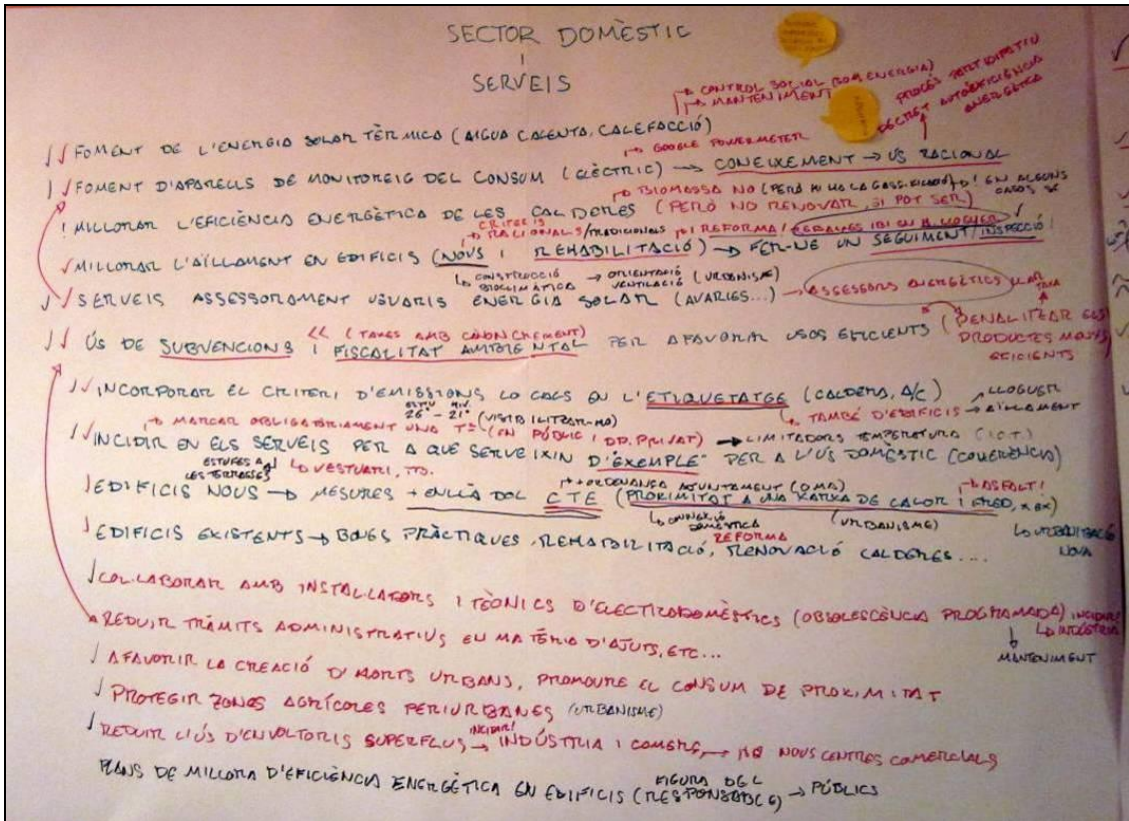
Finalment, els participants també van fer referència al vestuari que s'utilitzava en alguns establiments, que podia condicionar la climatització d'aquests espais (per exemple, l'ús d'americana en entitats financeres).



Fotografia 17. Debat grupal del bloc que tractava el bloc del sector domèstic i els serveis



Fotografia 18. Plasmació del debat de les propostes dels tres grups (en tres colors diferents)



Altres propostes individuals no tractades en els grups

- § Implicar participativament la ciutadania (malgrat que l'apartat de sensibilització i el d'informació estan segregats d'aquest, es tracta d'estratègies i objectius difícilment desvinculables).
- § Fer una gestió de la demanda.
- § Fomentar l'ús massiu de LEDs
- § Diferenciar entre estalvi i aprofitament d'energies renovables.

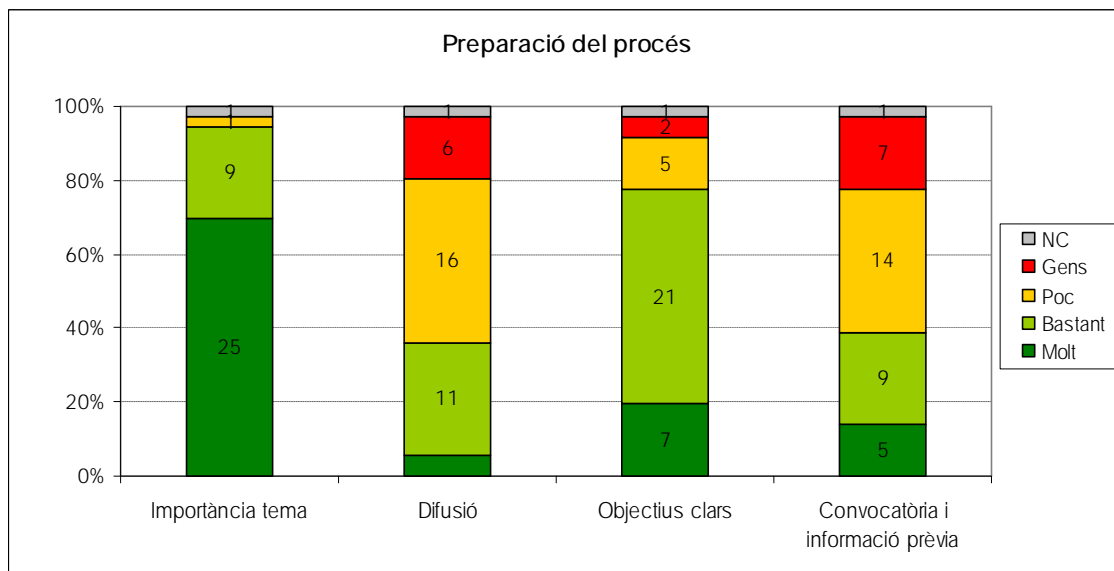


5. Avaluació del procés participatiu

En ambdues sessions de debat es va lliurar i recollir un full de valoració sobre els continguts i l'organització de les sessions. L'avaluació del procés participatiu permet copsar el grau de satisfacció dels i les participants amb el procés, així com extreure conclusions que puguin servir per a processos participatius que s'impulsin en un futur. En aquest qüestionari es plantejaven preguntes relatives a la preparació del procés, a la seva execució, a les expectatives generades, així com altres aspectes generals del procés.

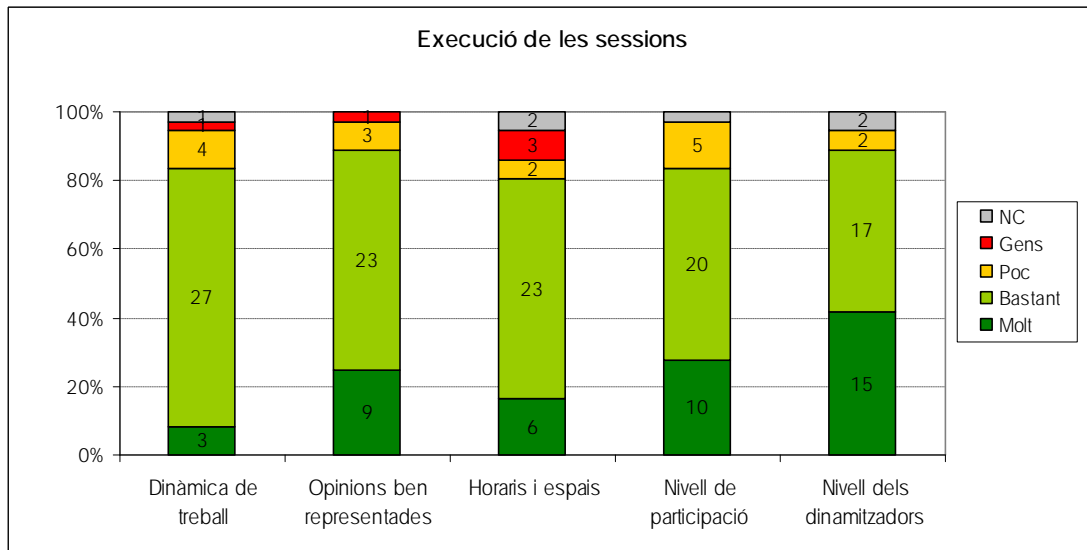
A continuació es presenten les aportacions recollides en els 36 fulls d'avaluació omplerts (20 a la primera sessió -46%- i 16 a la segona -73%-). A les gràfiques s'expressa el grau de satisfacció amb diversos aspectes del procés participatiu i, tot seguit, se'n fa una breu interpretació i es recullen algunes de les reflexions que els participants van escriure en l'espai destinat a altres comentaris.

A grans trets, els elements més criticats han estat la difusió, la convocatòria i informació prèvia, i també es detecta un cert escepticisme en relació amb la influència del procés, i tampoc sembla que hagi contribuït gaire a l'aprenentatge dels participants sobre la temàtica. La resta d'aspectes obtenen valoració positiva per damunt del 60%.



Pel que fa a la preparació del procés, una clara majoria dels i les assistents van considerar que el tema tractat era molt important. D'altra banda, una majoria es mostrava poc o gens satisfeta amb la difusió del procés. La claredat dels objectius va ser percebuda de manera majoritàriament positiva. Per contra, la majoria opinava que la convocatòria i la informació que s'havia enviat prèviament als participants era poc o gens satisfactòria, i que haguessin desitjat disposar de més temps per preparar-se per a les sessions. Una altra persona trobava el calendari de tot el procés participatiu massa curt i insuficient.

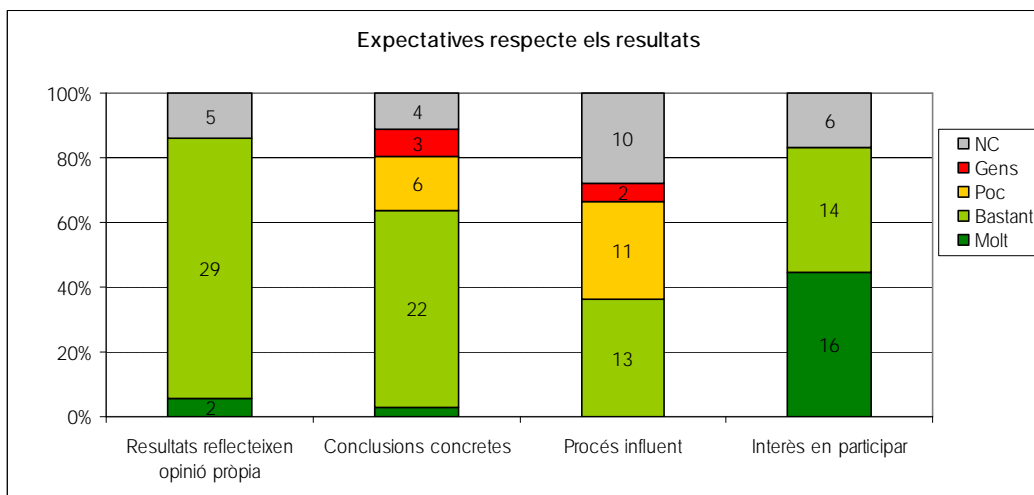
Un participant va fer referència a l'apartat de comentaris al Fòrum Social, que, segons ell, hauria d'incorporar col·lectius de l'àmbit sanitari, de salut pública i a població vulnerable (gent gran, malalts respiratoris crònics, associacions de mares i pares...).



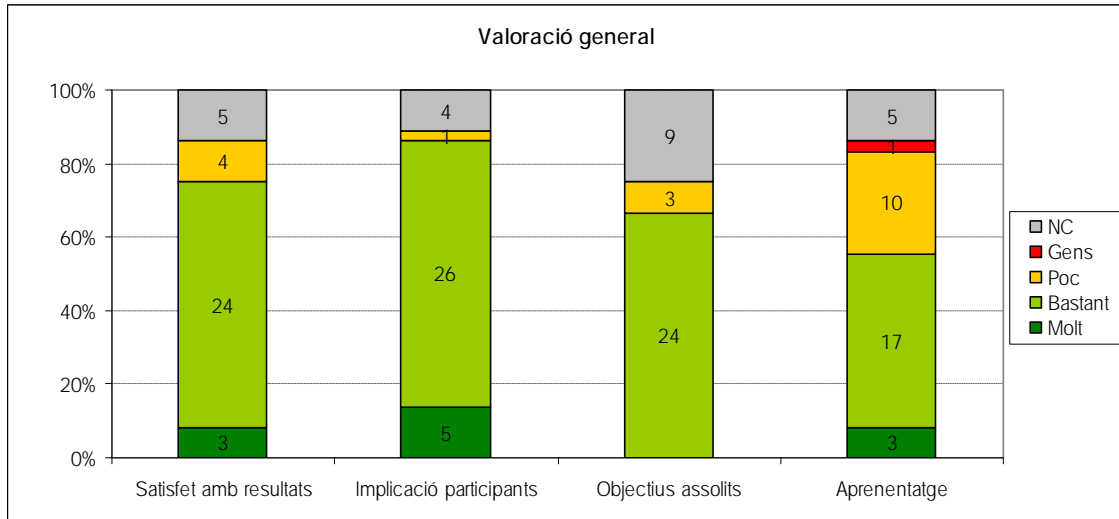
Pel que fa a l'execució de les sessions, tant la dinàmica de treball utilitzada sessions com la representació de les diverses opinions es van considerar bastant positives per part de la majoria d'assistents. En relació amb els espais i els horaris en els quals havien tingut lloc les sessions, la majoria de persones va coincidir en valorar-los bastant o molt satisfactòriament, tot i que alguns participants advertien que preferien horaris de matí i que assistir a dues sessions en dies consecutius era molt complicat per a molta gent. A més, cal tenir en compte que aquest qüestionari no recull l'opinió de les persones que possiblement no van poder assistir a les sessions a causa dels horaris.

En canvi, gairebé a parts iguals, els i les assistents van valorar bastant i molt satisfactòriament el nivell de participació de les persones que van assistir a les jornades, tot i que una persona va trobar que algunes poques persones van monopolitzar els debats. Una altra persona va sol·licitar fer el procés més visual, ja que trobava que agrupar tots els arguments en una pantalla no facilitava la comprensió. En general, el nivell dels dinamitzadors del procés es va valorar positivament.

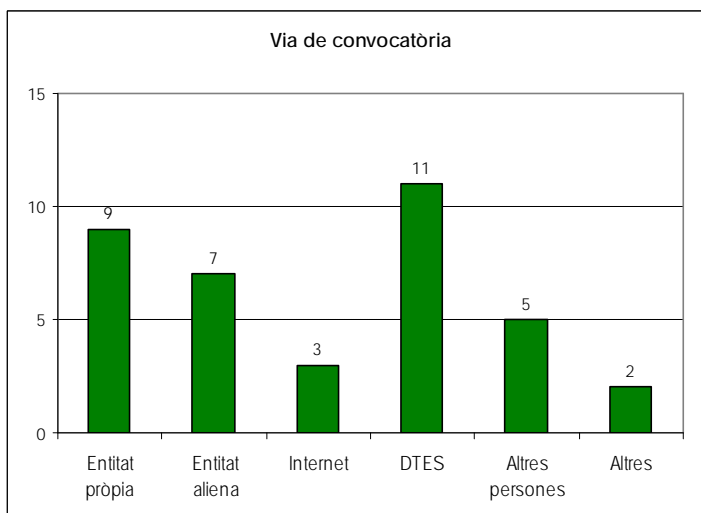
Alguns participants van afegir a l'apartat de comentaris que caldria aprofundir molt més en els debats, ja que consideraven que el tractament de les qüestions era massa general. Una altra persona va trobar a faltar que es donés més informació sobre el grau de reeiximent del pla vigent de qualitat de l'aire.



En relació amb les expectatives respecte els resultats de les sessions, la majoria apuntava que els resultats reflectien bastant bé la seva opinió. Més de la meitat dels i les assistents opinaven que les conclusions havien estat bastant concretes, però prop d'un 40% opinava que ho havien estat poc o gens. D'altra banda, es denota que diverses persones no es mostraven molt optimistes sobre la influència del procés en les decisions del Govern, i de fet fins a 10 persones no van valorar aquesta qüestió, i alguns d'ells ho justificaven adduint que no ho podrien valorar fins que no es presentés el pla i es desenvolupés la resta de procés participatiu. Finalment, la majoria mostrava tenir bastant o molt interès a participar en altres processos en el futur.



Pel que fa a la valoració general, tres quartes parts dels i les participants estava força satisfeta amb els resultats, amb el grau de participació dels i les participants, la seva implicació i l'assoliment dels objectius plantejats. És de destacar que una part gens menyspreable dels participants no van valorar aquest bloc, i que fins a nou persones no van valorar si s'havien assolit els objectius plantejats. Una lleugera majoria considerava que, gràcies al procés, havia après força o moltes coses que no sabia, mentre que uns quants afirmaven haver-hi après poc.



Segons van contestar els assistents, bona part d'ells havia rebut la convocatòria del procés a partir de més d'un mitjà. La via més utilitzada va ser a través del DTES, seguida de la pròpia entitat o d'altres entitats. 5 persones es van assabentar de les sessions gràcies al boca-orella.

Annex 1. Assistents a les sessions de debat

Sessió 1: Transports i mobilitat

	NOM	INSTITUCIÓ
1	Sergi Rasero	AAPP de la Generalitat
2	Cristina Castells	Agència Energia Barcelona
3	Irma Soldevilla	Agència Energia Barcelona
4	Gerard Pol Gili	Agència Energia Barcelona
5	Jesús Suso Gil	Aj Barberà Valles
6	Lorena Lopez Puerto	Aj Barberà Valles
7	Maria José Chesa Marro	Aj. BCN
8	Joan Marc Craviotto i Arnau	Aj. BCN
9	Àngel López Rodríguez	Aj. BCN
10	Robert Alvarez i Sastre	Aj. Hospitalet
11	Maria del Mar Jiménez Vilchez	Aj. Ripollet
12	Evarist Almudever Folch	Aj. Viladecans
13	Joan Cardús	Associació iberica de la Fotocatalisis
14	Fabrice Perez	Associació iberica de la Fotocatalisis
15	Lluís Alegre i Valls	ATM
16	Juan Tur Torres	Barcelona Regional
17	Oriol Teixidó	Barcelona Regional
18	José Lao	Barcelona Regional
19	Miquel De Toro	CCOO
20	Pere Vidal	Centro tècnic SEAT
21	Elena Matrin-Moreno Banegas	Centro tècnic SEAT
22	Laura Chicharro	Ciment catala
23	Maria Passalacqua	Club EMAS
24	Francesc Gago	ConFAVC
25	Fulvio Amato	CSIC
26	Teresa Moreno	CSIC
27	Gloria Moreno de Miguel	Departament d'economia
28	David Casabona fina	Diputació BCN
29	Núria Vidal de Llobatera	ecologistes en acció
30	Joan Maria Bigas	EMT
31	Anna Menéndez	FAVB
32	Maria Garcia Gonzalez	Federació ecologistes en acció de catalunya
33	Xavier Ruestes	Fundació RACC
34	Raquel Antón	Gremi Àrids de catalunya
35	Pablo Santcovsky	GRISC-UAB
36	Judith Frutos	ICAEN
37	Jordi Castells	ICAEN
38	Josep Castells i Roig	INSAMAKS SL
39	Jordi Balsells	Mediatec
40	Omar Minguillán	UGT
41	José Maria Baldasano	UPC
42	Maria Elisa Ojeda	Vanapedal
43	Gastón Ezequiel Villella	ZICLA



Sessió 2: Sector domèstic i sensibilització

	NOM	INSTITUCIÓ
1	Sergi Rasero	AAPP de la Generalitat
2	Cristina Castells	Agència Energia Barcelona
3	Irma Soldevilla	Agència Energia Barcelona
4	Gerard Pol Gili	Agència Energia Barcelona
5	Lorena Lopez Puerto	Aj Barberà Valles
6	Antonia Martinez Vera	Aj Hospitalet
7	Anabel Díaz Miranda	Aj Terrassa
8	Ricard Alsina Donadeu	Aj. BCN
9	M. del Mar Jiménez Vilchez	Aj. Ripollet
10	Maria Passalacqua	Club EMAS
11	Gloria Moreno de Miguel	Departament d'economia
12	David Casabona fina	Diputació BCN
13	Josep Maria Torrents	DTES
14	Paula Bruna	Subdirecció general d'avaluació ambiental
15	Maria Garcia Gonzalez	Federació ecologistes en acció de catalunya
16	Pablo Santcovsky	GRISC-UAB
17	Josep Castells i Roig	INSAMAKS SL
18	Jordi Balsells	Mediatec
19	Christian Weber	Respira Aspira
20	Martí Gassiot	Respira Aspira
21	Aglaia Gómez	Respira Aspira
22	Gastón Ezequiel Villella	ZICLA



Annex 2. Buidatge cru dels qüestionaris individuals

Sessió 1: Transports i mobilitat

Bloc 1. Distribució de mercaderies i recollida d'escombraries.

Aportacions recollides als formularis individuals:

- § Incentivar per part de l'administració un pla de renovació/adaptació de la flota de vehicles de mercaderies per altres menys contaminants i sostenibles (elèctrics o híbrids), amb subvencions. (9 aportacions)
- § Treballar amb els gremis per incorporar criteris ambientals en les decisions relatives al transport.
- § Impulsar plans de mobilitat i de gestió de flotes d'empreses de mercaderies de més de 10 vehicles, amb incentius com la diagnosi de la flota, polítiques de renovació de flotes, de recorreguts, d'ús de combustibles... (2 aportacions)
- § Donar suport a les cooperatives de repartidors.
- § Fomentar la producció agrícola local i l'abastiment de productes d'alimentació de curta distància, subvencionant les cooperatives agroecològiques (consum de proximitat). (2 aportacions)
- § Incrementar el transport per via fèrria per a grans mercaderies, evitant el transport per carretera de llarg recorregut (això permetria reduir les emissions de contaminants, així com un manteniment més econòmic de la xarxa viària). (9 aportacions)
- § Evitar el transport de mercaderies perilloses en zones urbanes, amb espais d'aparcament que permetin l'evacuació en cas d'accident.
- § Promoure el transport de mercaderies per via marítima. (2 aportacions)
- § Definir una gestió mancomunada de la recollida de residus per part d'empreses de les mateixes zones.
- § Oferir avantatges fiscals per als mitjans de transport menys contaminants, i penalitzar les més contaminants, avaluant la seva incidència en la contaminació atmosfèrica i per tant els costos indirectes provocats, que s'haurien d'internalitzar al cost del servei. Això contribuiria a la racionalització de les estructures de transport i distribució de mercaderies. (2 aportacions)
- § Potenciar sistemes de transport de residus que garanteixin la seva eficiència, fent que el transport s'efectuï amb la càrrega òptima.
- § Potenciar sistemes de recollida de residus menys contaminants, com la recollida pneumàtica.
- § Promoure l'ús de biodièsel (derivat dels olis vegetals usats) en el transport.
- § Promoure microplataformes de distribució de mercaderies, a partir de les quals es fa el repartiment a l'interior amb vehicles més adients per a l'entorn urbà. D'aquesta manera, es fan menys viatges i aquests són menys contaminants. (7 aportacions)
- § Promoure acords sectorials per tal que les empreses que tinguin flotes urbanes abandonin l'ús del gasoil.



- § Potenciar la cooperació entre empreses per afavorir la distribució conjunta.
- § Optimitzar i racionalitzar les rutes de distribució de mercaderies i recollida d'escombraries. (6 aportacions)
- § Optimitzar la capacitat del vehicle de repartiment.
- § Afavorir la conducció eficient, oferint formació i donant primes als conductors de vehicles de recollida de residus per un baix consum de combustible. (3 aportacions)
- § Establir zones reservades i àmplies per realitzar operacions de càrrega i descàrrega.
- § Limitar els horaris de repartiment de mercaderies, fora dels horaris amb un número més gran de desplaçaments. (3 aportacions)
- § Reduir la generació de residus i premiar a la ciutadania que faci ús dels contenidors de reciclatge, conscienciant sobre el volum d'escombraries que cadascú genera a casa seva. Igualment, incentivar la disminució dels embolcalls en els productes. (2 aportacions)
- § Ambientaltitzar les flotes públiques: promoure l'ús de vehicles elèctrics i híbrids per al servei de recollida d'escombraries (ja s'està fent). (3 aportacions)
- § Limitar l'accés del servei de mercaderies en les zones de més elevada contaminació.
- § Efectuar la recollida d'escombraries (i també el transport de mercaderies, amb sistemes de gàbies de doble clau) només en horari nocturn per tal d'evitar problemes de congestió del trànsit i d'aparcament, així com els horaris amb més concentració de contaminants. (8 aportacions)
- § Millorar les connexions de la xarxa ferroviària amb el port i l'aeroport. (2 aportacions)
- § Afavorir el comerç electrònic, i que el transport de les mercaderies d'aquest servei es faci amb vehicle elèctric. (2 aportacions)
- § Augmentar el número de punts verds a la ciutat.
- § Situar els centres logístics prop de la ciutat, i facilitar-hi l'arribada del ferrocarril.
- § Etiquetar els vehicles i limitar l'accés dels més contaminants al centre urbà i en zones d'atmosfera protegida - ZUAP (especialment en horaris de màxima contaminació), així com oferir avantatges per als menys contaminants (amb zones de càrrega i descàrrega preferents, per exemple). (10 aportacions)
- § Etiquetar les empreses de mercaderies, segons el seu grau d'emissions de contaminants.
- § Optimitzar les rutes.
- § Sistemes de "fractura de càrrega" que ajudin a la optimització dels desplaçaments.
- § Conscienciar els treballadors del sector sobre el problema i de la necessitat de la seva implicació.
- § Implantar filtres als vehicles. (4 aportacions)
- § Promoure el repartiment de mercaderies en bicicleta.
- § Fer que els plecs de condicions per als contractes públics dels serveis de recollida d'escombraries i neteja viària prioritzin i puntuïn positivament els vehicles menys contaminants, així com que estableixin valors màxims d'emissions de NO_x i PM₁₀. (4 aportacions)



- § Promoure la Inspecció tècnica ambiental de vehicles (ITAV), per controlar les emissions dels vehicles. (3 aportacions)
- § Implantar la distribució de Gas Natural i GLP en les gasolineres i afavorir l'ús d'aquests combustibles per part de professionals. (2 aportacions)
- § Establir condicions específiques als vehicles de distribució de mercaderies (que aparquen a les zones de càrrega i descàrrega).
- § Descentralitzar el tractament dels residus orgànics.

Bloc 2. Transport col·lectiu de viatgers amb vehicles pesants

Aportacions recollides als formularis individuals:

- § Crear nous carrils VAO a l'interior i a l'exterior de la ciutat (Pe: a la B-23 i C32 Sud-Nord), en forma de carril no segregat, amb una franja horària determinada només en el sentit d'entrada a Barcelona. (5 aportacions)
- § *Si la gente que está bloqueada en el tráfico con su coche ve el bus pasar rápido y evitar la cola, la próxima vez quizá cogerá el bus.*
- § Prioritzar la circulació dels vehicles de transport col·lectiu en superfície, pe. A través de la prioritització semafòrica, els carrils VAO, etc.
- § Millorar el transport públic interurbà, xarxa i freqüència, especialment, els dies laborables i als llocs on no arriba la xarxa de rodalies. (8 aportacions)
- § Potenciar la intermodalitat: Millorar connexions entre diferents formes de transport col·lectiu. (3 aportacions)
- § *El sistema de autobuses en este momento en BCN és radial (Pza.Catalunya) és necesario racionalizar los trayectos mediante conexiones entre líneas.*
- § Crear una xarxa ortogonal d'autobusos (Retbus). (3 aportacions)
- § Promoure el transport públic en superfície amb plataforma reservada amb prioritat de pas i ocupant espai públic abans reservat al transport privat; és a dir, crear nous carrils bus no afegits, si no "robat" als del cotxe. (4 aportacions)
- § Facilitar l'enllaç dels autobusos interurbans amb altres diferents tipus de transport (x exemple el ferroviari, els autobusos urbans).
- § Generar línies de bus coherents i intuïtives: crear un mallat de transport públic interurbà que permeti no passar necessàriament per Barcelona. (2 aportacions)
- § Crear carrers amb prioritat per circulació exclusiva de vehicles de transport col·lectiu i residents. (2 aportacions)
- § Efectuar bonificació fiscal per usuaris de transport públic.
- § Crear bitllets integrats amb esdeveniments.
- § Promoure l'ús del tramvia.
- § Reduir el cost del transport col·lectiu, i per pal·liar la reducció d'ingressos incrementar pe, l'hora d'aparcament al carrer, l'impost de circulació, etc.
- § Augmentar la velocitat d'exploració dels autobusos urbans.
- § Millorar els autobusos que circulen per l'interior de les ciutats.



- § TMB treballa així, però flotes privades utilitzen vehicles vells per circular per la ciutat.
- § Instal·lar busos elèctrics intraurbans.
- § *Promover la instal·lació de filtres SCRT en lugal de CRT para reducir tambien emisiones NOX, especialmente en la flota de autobuses.* (3 aportacions)
- § Limitar l'accés als vehicles més contaminants.
- § Incorporar als protocols de l'ITV, control emissions de NOx, no només opacitat fums. ITV ambiental de vehicles. (4 aportacions)
- § Fomentar un pla renovació de la flota de vehicles que incorpori la utilització de combustibles alternatius i vehicles híbrids (3 aportacions) Hibridació de vehicles de gasoil i GNC no amortitzats com fa TMB.
- § Potenciar l'ús de combustibles com nitrogen, gas natural, electròlits,... (5 aportacions)
- § Especialment a les zones d'alta concentració de contaminants (Per exemple, a l'Eixample de Barcelona).
- § Incloure criteris ambientals per als autocars escolars als plecs de contractació de les escoles. (2 aportacions)
- § Impedir la circulació dels autocars més antics pel centre de la ciutat. (2 aportacions)
- § Promoure l'elaboració de plans d'empresa per a empreses de transport públic col·lectiu.
- § Promoure l'elaboració de plans de mobilitat a les empreses. (2 aportacions)
- § On hi ha tren, crear uns horaris llançadora i directes en una distància màxima de 50 km.
- § Millorar la gestió, freqüència, fiabilitat, comoditat de les línies de rodalies.
- § Crear més aparcaments dissuasoris i gratuït estacions de tren (4 aportacions)
- § Millora xarxa ferrocarril no només rodalies sinó també regionals i mitja distància.
- § Promoure cursos de conducció eficient.
- § Promoure el car-sharing.
- § *Dificultar el uso del vehículo privado en transportes de un número reducido de personas.* (2 aportacions)
- § Projectar un urbanisme sostenible que tinguin en consideració la barreja d'actituds i redueixi els moviments diaris pendulars.
- § Millorar el transport del Port i l'aeroport.
- § *A corto plazo, para evitar superaciones diarias de PM10, promover el baldeo: (aspiración + lavado) de las vías, que reduce las emisiones de resuspensión durante unas horas (6-8 horas) pero de manera efectiva.*

Bloc 3. Mobilitat amb vehicles tipus turismes

Aportacions recollides als formularis individuals:

- § Ampliar la xarxa de bicicletes públiques.
- § Crear aparcaments per a bicicletes privades.



- § Tarificar els peatges, aparcaments, de manera que afavoreixin els vehicles menys contaminants (elèctrics i híbrids) i amb una major ocupació. (3 aportacions)
- § Promocionar els vehicles elèctrics, la infraestructura de recàrrega (implantar una mínima xarxa de punts de recàrrega elèctrica), i les marquesines solars. (6 aportacions)
- § Promocionar la producció elèctrica neta prop del lloc de consum, amb l'ús de biomassa.
- § Totes les proposades en el PECQ – Pla d'Energia, Canvi Climàtic i Qualitat de l'Aire de Barcelona 2011-2020.
- § Tot allò que comporta el model de superilles i la segregació de modes dins de la ciutat (Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona). (2 aportacions)
- § Fer carrers de vianants que travessin el municipi.
- § Extensió del sistema d'aparcament en via pública tipus "zona verda" a les ZPAA.
- § Fomentar els carrils-bici interurbans temporitzats en temps segons la distància. (2 aportacions)
- § Incentivar la reducció d'emissions.
- § Generar punts intermodals als afores de la ciutat (*Park & Ride*) amb integració tarifària (és a dir, que es pugui accedir a l'aparcament amb el bitllet de transport públic, com un mode més). (2 aportacions)
- § Les mesures més útils per reduir els nivells de contaminació del trànsit són mesures no tecnològiques.
- § Cal reduir l'ús del vehicle privat millorant i promocionant el transport públic interurbà per fer-lo més competitiu (abaratar els bitllets de tren i el transport públic urbà, augmentar-ne la rapidesa –prioritat de circulació, freqüència i capacitat). (5 aportacions)
- § Limitar la circulació de vehicles privats en determinades zones de la ciutat (ZUAP, Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida, que serien zones de baixes emissions, segons la capacitat ambiental de cada zona) i, especialment dels més contaminants (etiquetatge dels vehicles). Aplicar una limitació de la circulació segons els índexs de contaminació de cada vehicle. (7 aportacions)
- § Promoure l'ús compartit del vehicle. Per exemple, amb peatges amb un preu escalat, segons el número d'ocupants del vehicle (com més ocupants, més barat), per tal de reduir el número de cotxes que circulen amb un sol usuari. (2 aportacions)
- § Reduir les places d'aparcament a la ciutat quan hi hagi una alternativa vàlida de transport públic.
- § Penalitzar els vehicles dièsel amb una taxa elevada, també per a les motos de dos temps.
- § Crear un peatge d'entrada a Barcelona amb criteris ambientals (tarificació segons la contaminació del vehicle i del número d'ocupants, hores pic i hores vall...). (4 aportacions)
- § Aplicar mesures restrictives als vehicles més contaminants.
- § Reduir el transport privat en un percentatge elevat.
- § Promoure un urbanisme sostenible que generi una mobilitat sostenible. Afavorir la barreja i evitar la zonificació.
- § Promoure un canvi de cultura.
- § Equiparar la fiscalitat dels vehicles de gasolina amb els dièsel.



- § Modular l'impost de circulació segons les emissions (CO₂ i contaminants locals). L'estudi ECOTEST ho mesura.
- § Promoure el carsharing (multipropietat de vehicles). (3 aportacions)
- § Promoure el car-pooling (a l'empresa, per exemple). (5 aportacions)
- § Instal·lar panells d'informació sobre el grau de contaminació per conscienciar a la població.
- § Neteja dels carrers de matinada, com a mesura puntual per tal de reduir les superacions diàries de PM₁₀ (efectivitat: 6-8 hores).
- § Etiquetatge ambiental dels vehicles, per garantir un control de les emissions dels vehicles més contaminants. Promoure una Inspecció Tècnica Ambiental de Vehicles (ITAV) rigorosa, que mesuri les emissions de contaminants locals dels vehicles. (5 aportacions)
- § Instal·lar radars ambientals que detectin els vehicles més contaminants.
- § Prioritat del vehicle eficient en els carril-bus.
- § Promoure combustibles alternatius (electricitat, gas natural, GLP) i oferir informació de qualitat als consumidors sobre els vehicles i combustibles que generen menys emissions locals. Incorporar aquests nous combustibles a les gasolineres. (2 aportacions)
- § Enfocar les mesures a aplicar en l'escala metropolitana, ja que la mobilitat es genera en aquesta escala, especialment pel que fa a l'accés a la ciutat de Barcelona. (2 aportacions)
- § Crear zones pacificades i illes i carrers de vianants.
- § Generalització de la velocitat variable a tots els accessos a Barcelona.

Sessió 2: Sector domèstic i sensibilització

Bloc 1. Sensibilització i formació

Aportacions recollides als formularis individuals:

- § Continuar amb els cursos de conducció eficient i promoure fórmules per assegurar que els col·lectius més rellevants hi participin, especialment, els conductors professionals. (2 aportacions)
- § Fomentar bones pràctiques en la conducció per aconseguir estalvi energètic, minimitzar emissions i reduir accidents.
- § Donar formació/sensibilització en el moment de la compra (etiquetes que indiquin informació sobre els elements contaminants locals que emet el producte), per a qualsevol producte potencialment contaminant (cotxes, estufes, etc). (2 aportacions)
- § No carregar el cost econòmic de la sostenibilitat directament a l'usuari.
- § Sensibilitzar des de tots els Departaments de la Generalitat.
- § Explicar els motius pels quals la mobilitat privada és el principal causant de la contaminació local (anar més enllà de dir "el cotxe contamina").
- § Sensibilització mitjançant informació i formació: diaris, panells informatius, web. (2 aportacions)
- § Fomentar les visites escolars a estacions de mesures/centres de control de la contaminació atmosfèrica.



- § Formació sobre tot tipus de conductes que poden suposar una reducció dels nivells de PM10 i NO_x. Ex: utilització de combustibles i aparells més nets, ambientaltització de les obres, etc.
- § *Crear una plataforma que una los diferentes sectores de la població con el fin de llegar a todos los sectores de la sociedad y conseguir una sensibilización contundente.*
- § *Campaña respira, aspira.*
- § Millorar el servei del transport públic i "capitalitzar" les millores per a sensibilitzar.
- § Millorar la xarxa de transport públic a l'AMB.
- § Revaloritzar la percepció de qualitat del transport públic i transmetre el missatge que utilitzar-lo no redueix la qualitat de vida de la població. Si els serveis públics de transport tenen la qualitat desitjada per l'usuari, és la millor forma de disuadir la utilització del vehicle privat. Divulgació de les avantatges del transport públic en front del privat i comoditat, temps, diners, qualitat de l'aire, ... (4 aportacions)
- § Fer el transport públic més econòmic.
- § Que les diferents administracions (Generalitat, Ajuntaments, etc) prediquin amb l'exemple i actuïn com a model de bones pràctiques de mobilitat sostenible, conducció eficient, etc. (3 aportacions)
- § Realitzar una racionalització i ambientaltització de les flotes de vehicles públics i comunicar-ho.
- § Formació i sensibilització pels col·lectius que representen a l'Administració que estan en contacte amb el ciutadà (mossos d'esquadra, etc) per tal que ofereixi orientació al ciutadà.
- § *Formación de intermediarios entre administración y sociedad civil.*
- § Que el problema de la contaminació local prengui l'etiqueta de problema de salut pública i que la població en prengui consciència de la seva relació amb certes malalties (com el tabac, etc). (3 aportacions)
- § Utilitzar dades fiables i no demagògiques. L'ONU fa un temps va suspendre els estudis mediambientals perquè es van adonar que no hi havia instal·lats molts dels punts de medicació (no existien).
- § Donar més visibilitat a les malalties associades a la mala qualitat de l'aire.
- § Campanyes orientades a reduir el consum d'energia i la quantificació de l'estalvi que es pot aconseguir amb cada mesura. (2 aportacions)
- § Campanyes per promoure l'ús de vehicles híbrids o elèctrics.
- § Formació professional de tècnics en energies renovables i eficiència energètica.
- § Fer conèixer les possibilitats del canvi modal.
- § Que a les empreses, en el moment de signar el contracte, es lliuri informació de com fer una mobilitat sostenible.
- § Sensibilitzar sobre la relació entre la qualitat de l'aire, el tipus de mobilitat i el tipus d'instal·lació.
- § Promoure la formació a distància, a través d'Internet; potenciar noves tecnologies.
- § Criminalitzar la conducció egoista: "penalització".
- § Reduir la pressió social de la necessitat de treure el carnet de conduir.
- § Promoure els cursos per a la formació de gestors de flotes.



Bloc 2. Informació i comunicació

Aportacions recollides als formularis individuals:

- § Facilitar informació "positiva" (no alarmista) sobre la qualitat de l'aire. (4 aportacions)
- § Donar informació de manera regular a la ciutadania sobre la qualitat de l'aire.
- § Informar dels nivells d'emissió de NO₂ i PM₁₀ dels vehicles.
- § Informar dels nivells de contaminació d'altres ciutats.
- § Fer mapa de nivells comparats amb llindars a la web.
- § Instal·lar panells informatius a les entrades de les grans ciutats, als punts més conflictius i als punts de control, per informar dels milers de damnificats per la contaminació, com es fa amb els accidents de tràfic. (2 aportacions)
- § Igual que s'ha aconseguit donar informació del temps, donar-la de la qualitat de l'aire, a la televisió i a la premsa, i especialment durant els episodis crítics. (5 aportacions)
- § Normalitzar la presència de la informació ambiental (que la gent entengui dades com la concentració de contaminants, etc).
- § Informació als centres educatius. (3 aportacions)
- § Primer de tot, s'ha d'informar als funcionaris, que han d'ésser un exemple, paradigma per a la resta de la ciutadania.
- § Aconseguir que els diferents actors que poden treballar des dels diferents àmbits (salut, mobilitat, etc) treballin conjuntament per a aconseguir transmetre un missatge amb més força i generar un discurs sòlid i estructurat.
- § Fer participar la societat civil en el desenvolupament d'aquesta informació, per tal que no es consideri només receptora de la informació, sinó com a part directament afectada i que pot tenir un paper rellevant.
- § Informar als ciutadans dels efectes sobre la qualitat de l'aire de determinades actuacions o comportaments (pe. l'efecte de l'ús del vehicle privat indiscriminat) informant, en cada cas, com poder millorar els comportaments.
- § Explicar de forma clara i veraç els resultats de les mesures dutes a terme (per exemple la limitació a 80 km/h). (2 aportacions)
- § Explicar de forma clara les conseqüències de superar els llindars d'avís a la població i fer una bona difusió de la informació en casos d'episodis de contaminació. (3 aportacions)
- § Informar sobre el fet que determinats episodis de contaminació requereixen mesures especials per part de tots i fer una comunicació efectiva d'aquestes mesures. (2 aportacions)
- § Col·laborar en la formació dels mitjans de comunicació en la matèria perquè la comunicació d'episodis de contaminació en forma de notícies serveixin no per culpabilitzar les administracions, sinó per difondre que els alts nivells de contaminació són responsabilitat de les accions quotidianes.
- § Utilitzar les noves plataformes socials (Twitter, pe.) per a difondre informació sobre d'episodis puntuals i/o previsió.
- § La difusió d'informació a través del web ha de ser una prioritat. Cal un sistema de comunicació on-line actualitzat de l'estat de la qualitat de l'aire. (2 aportacions)



- § Informar sobre els impactes sobre la salut; creuar dades estadístiques entre de salut i contaminació. (3 aportacions)
- § Modificar índex català de qualitat de l'aire per facilitar la sensibilització i conscienciació vers la problemàtica de la contaminació atmosfèrica. S'ha de fer palès que no tenim una bona qualitat de l'aire.
- § Fer saber a la població les possibles penalitzacions econòmiques (multes) per l'incompliment.
- § Fer la diagnosi per municipis, dintre de municipis i supramunicipal.
- § Potenciar la comunicació des de l'àmbit local.
- § Informar del seguiment del pla "en continu" i no a través de informes anuals. (2 aportacions)
- § Comunicar objectius del pla.
- § Divulgar el Pla d'Actuació, especialment en el sector privat que és el menys sensibilitzat.
- § El web ha de servir per exposar els beneficis de les mesures del pla, especialment les menys acceptada socialment.

Banal o d'interès dubtós

- § Saber què ens portem entre mans és important.
- § Pedagogia de la divulgació.
- § Mesures de nivell de contaminació.
- § *Desde la campaña "Respira, aspira" y Ecounion queremos ayudar de dar una transparencia a los políticos respecto a los temas de calidad del aire y comunicarlo.*
- § Tothom ha de saber allò que és capaç d'entendre.
- § Servei meteorològic informe sobre els agents que causen al·lèrgies.
- § La contaminació nuclear de Japó produïda pel tsunami no es va convertir en un desastre inicial gràcies a que els responsables van dosificar la informació mentre intentaven resoldre el problema. La veritat absoluta no sempre és una bona solució.
- § *La campaña "Respira, aspira" puede ser un intermediador entre sociedad civil y expertos.*

Bloc 3. Sector domèstic i serveis

Aportacions recollides als formularis individuals:

- § Fomentar i prioritzar l'ús de les energies renovables (especialment la solar tèrmica – aigua calenta i calefacció) en edificis.
- § Realitzar un procés participatiu per aprovar el decret d'autosuficiència energètica.
- § Establir facilitats per a la implantació d'energies renovables a nivell domèstic i en serveis.
- § Realitzar campanyes de sensibilització, informatives de com es pot fer un consum energètic més racional a nivell domèstic i de serveis (campanyes similars a les d'estalvi d'aigua). (2 aportacions)
- § Implicar participativament la ciutadania (malgrat que l'apartat de sensibilització i el d'informació estan segregats d'aquest, es tracta d'estratègies i objectius difícilment desvinculables).



- § Crear noves etiquetes per a productes a la venda en funció de les emissions, que permetin diferenciar un aparell menys contaminant que un altre, i afavoreixi la renovació dels aparells. Això es podria fer, especialment, amb els electrodomèstics de combustió (calderes).
- § Agilitzar i garantir un seguiment del compliment estricte del Codi Tècnic de l'Edificació en allò que fa referència a l'ecoeficiència en habitatges nous. (2 aportacions)
- § Promoure en habitatges vells l'ús d'energies netes.
- § Instal·lar visualitzadors de consum elèctric a llars i locals comercials (monitorització). (2 aportacions)
- § Fer una gestió de la demanda.
- § Controlar la pols en obres de rehabilitació o obra pública. Fomentar pràctiques i tecnologies que generin menys pols.
- § Fomentar serveis professionals i aprovar-los amb llicències per conscienciar la ciutadania sobre l'eficiència energètica i les alternatives.
- § Informar de l'estalvi energètic i econòmic que significa cada gest d'estalvi energètic (apagar l'*standby*, racionalitzar consums per horaris i temperatures). (2 aportacions)
- § Fomentar l'ús massiu de LEDs
- § Establir un sistema de compensacions per eficiència energètica i mesures per disminuir les emissions de contaminants locals, i penalitzar els consums d'energia elevats. (3 aportacions)
- § Potenciar l'habitatge sostenible i intel·ligent.
- § Generalitzar panells informatius de la temperatura i d'humitat relativa en espais climatitzats oberts al públic: administracions, grans magatzems, cinemes... (hi ha un Reial Decret al respecte), on a més, es fixaria una temperatura mínima a l'estiu i una temperatura màxima a l'hivern. (2 aportacions)
- § Afavorir la multipropietat de vehicles (Carsharing).
- § Penalitzar la venda d'aparells poc eficients.
- § Adequar sistemes de generació tèrmica a les zones de la ciutat (energia solar).
- § Eliminar la utilització de gas natural a la ciutat, pel risc d'explosió, per les fugues tèrmiques de l'habitatge, i per disminuir l'emissió de gasos contaminants.
- § Prohibir l'ús d'estufes exteriors (per emissions i imatge). (2 aportacions)
- § Aplicar criteris d'eficiència energètica en la renovació d'habitatges, i establir beneficis fiscals per a la renovació d'aquests habitatges. (3 aportacions)
- § Implicar els instal·ladors i tècnics en l'assessorament als clients sobre les millors opcions per millorar l'eficiència energètica de les llars.
- § Entendre bé què és estalvi i què és aprofitament. Aquest concepte avui dia està mal entès.

Annex 3. Recull de propostes rebudes a través dels formularis en línia





Pla d'actuació de millora de la qualitat de l'aire

2011 - 2015

Procés de participació

RECULL DE PROPOSTES REBUDES A TRAVÉS DELS FORMULARIS EN LÍNIA



Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**

En aquest document es presenta un recull de totes les propostes rebudes entre el 5 de maig i el 20 de maig a través dels formularis en línia del procés de participació.

S'han habilitat diferents tipus de formulari en línia per tal de poder recollir diferents tipologies de propostes:

- a) Formulari de **propostes de caràcter tècnic**, per presentar propostes concretes amb un alt nivell de detall tècnic.
- b) Formulari de **propostes de caràcter general**, per enviar propostes més genèriques.
- c) Formulari de **propostes dels ens locals**, a través del qual els ens locals catalans podran enviar les seves propostes.

Les propostes es presenten classificades segons els àmbits del Pla:

- **Transport terrestre**
- **Aeroport del Prat de Llobregat**
- **Port de Barcelona**
- **Activitats industrials**
- **Activitats energètiques**
- **Sector domèstic i serveis**
- **Sensibilització i formació**

TRANSPORT TERRESTRE**a) Propostes de caràcter tècnic**

REALITZADA PER:	Barend L. van Drooge (IDAEA-CSIC)
TÍTOL:	Protecció al ciclista urbà
DESCRIPCIÓ:	Augmentar la seguretat viari de la gent que es desplaça amb bicicleta per la ciutat. Conscienciar de la prioritat urbana dels ciclistes i promocionar-la Fer més extensiva la xarxa de carrils bici
INDICADORS:	Nombre de gent que es desplaça amb bicicleta (mobilitat quotidiana en dia feiner)
ORGANISMES IMPLICATS:	Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona
MODE DE SEGUIMENT:	Monitoratge dels punts negres dels llocs on es pot practicar bicicleta. Monitoratge dels moviments de les bicicletes (encara en llocs on no es pot fer l'ús de la bicicleta) per ajudar a la planificació.
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	Analitzar si hi ha relació entre sinistralitat i l'ús de la bicicleta. Fer una enquesta i una consulta pública sobre l'ús de la bicicleta i la nivell de la infraestructures. Hi ha una relació entre ambdues variables? ➤ La gent utilitzaria més la bicicleta si hi hagués més carrils bici? (ben indicats y ben separats dels cotxes) Si hi ha relació negativa a la primera pregunta i una relació positiva a la segona, s'ha de invertir a la infraestructura per augmentar la seguretat.
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	25.000 euros/any (sense incloure el pressupost de noves infraestructures)

REALITZADA PER:	ASSOCIACIÓN IBERICA DE LA FOTOCATALISIS (AIF)
TÍTOL:	descontaminació de l'aire mitjançant sistemes de construcció fotocatalítics
DESCRIPCIÓ:	Calçada descontaminant en base a pellada fotocatalítica de PROBISA
INDICADORS:	
ORGANISMES IMPLICATS:	
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	Mètode de mesura "in situ" desenvolupat per PROBISA
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

b) Propostes de caràcter general

REALITZADA PER:	A títol personal
TÍTOL:	PARKING FORA DE BARCELONA
DESCRIPCIÓ:	<p>Habilitar un pàrking a l'entrada de Barcelona, per que tota la gent que diàriament entra a la ciutat pugui/tingui que deixar el seu cotxe. Per altra banda, s'hauria d'habilitar un servei de BUS, per portar la gent cap al centre.</p> <p>Crec que d'aquesta manera es reduiria molt la contaminació al centre de la ciutat. Més endavant es pot obligar a la gent a que ho faci, pujant el preu de zona blava, amb algun tipus de peatge com fan en altres ciutat... Aquest servei no hauria de ser molt car i no crec que sigui necessari una gran infraestructura, sols una gran superfície amb una mínima vigilància.</p>
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	A títol personal
TÍTOL:	Implantació d'un peatge urbà (price charging)
DESCRIPCIÓ:	<p>Implantació d'un peatge urbà (price charging), com s'ha creat a altres ciutats europees, per tal de reduir la pol·lució al regular un recurs escàs. No s'ha de veure com un peatge d'autopista, sinó com una mesura per resoldre necessitats de tipus ambiental.</p> <p>Es tractaria de la instal·lació d'un control d'accessos d'una àrea (a definir), mitjançant un sistema no intrusiu per lectura de matrícules.</p> <p>Les recaptacions per aquest concepte es destinarien al transport públic o per aparcaments de baix preu al voltant de la zona de gran contaminació, que permetessin un accés fàcil al transport públic de l'àrea en qüestió.</p> <p>Es presentarien tarifes més baixes per a vehicles menys contaminants. Per aquests vehicles caldrà un registre previ.</p> <p>En tots els casos caldrà que es registrin els veïns que habitin dins l'àrea per tal de poder tenir un tractament diferenciat.</p>
INDICADORS:	Price Charging; control d'accesos; lectura de matrícules; vehicles menys contaminants; veïns

REALITZADA PER:	COAMB (Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya)
TÍTOL:	Promoure Distintius
DESCRIPCIÓ:	<p>Promoure un esquema de distintius de qualitat sobre mobilitat sostenible per tal de poder reconèixer públicament les empreses privades que estan redactant plans de millora i /o estan executant millores que, entre d'altres, redueixin les emissions contaminants. Es pot reconèixer de forma diferenciada el compromís, l'esforç i els resultats assolits (tipus "acords voluntaris" o Distintiu de Garantia de Qualitat Ambiental)</p>
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	COAMB (Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya)
TÍTOL:	Incentius per adquisició de vehicles menys contaminants
DESCRIPCIÓ:	Promoure la substitució de vehicles convencionals per vehicles elèctrics, híbrids o amb combustibles alternatius, amb incentius per a l'adquisició que siguin significativament superiors si es dona de baixa un altre vehicle més contaminant. Promoure especialment aquesta mesura per tal de substituir el parc de motocicletes convencionals de la ciutat de Barcelona, aspecte molt important pel que fa a l'emissió de PM10 i partícules de diàmetre inferior
INDICADORS:	Euros invertits en els incentius

REALITZADA PER:	COAMB (Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya)
TÍTOL:	Incentius per a renovació de flotes
DESCRIPCIÓ:	Promoure la renovació de flotes d'empreses i de flotes de serveis públics urbans (autobusos, camions de recollida d'escombraries, vehicles de distribució de mercaderies, etc.), així com la millora en la gestió de les flotes
INDICADORS:	Euros invertits en els incentius

REALITZADA PER:	COAMB (Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya)
TÍTOL:	Zona de protecció ambiental a Barcelona
DESCRIPCIÓ:	<p>Dissenyar una zona central de la ciutat de Barcelona com a "zona de protecció ambiental" a la qual es pugui aplicar diferents polítiques de gestió de la mobilitat orientades a reduir el nombre de vehicles circulants i la proporció de vehicles més contaminants:</p> <ol style="list-style-type: none"> Restriccions d'accés en vehicle privat motoritzat en períodes d'alta contaminació, per tant, gestionats de forma variable Restriccions permanents d'accés per als vehicles més contaminants (previ etiquetatge dels vehicles regulat a nivell autonòmic o estatal) o peatge d'accés a la zona urbana amb import progressiu segons etiquetatge del vehicle. Controls de nivells d'emissió de vehicles in situ (es desconeix la capacitat tecnològica per a realitzar-los). <p>La definició dels límits d'aquesta zona restringida al vehicle privat motoritzat han de garantir que al seu interior existeix una bona cobertura amb serveis de transport públic d'alta freqüència (ferrocarril, metro, línies d'autobús d'alta freqüència amb carrils bus segregats, etc.) i al seu perímetre una capacitat suficient d'aparcaments de dissuasió. Valorar l'expansió de la mesura a altres ciutats dels municipis declarats com a ZPEAA.</p>
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	COAMB (Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya)
TÍTOL:	Restricció de vehicles de distribució
DESCRIPCIÓ:	Dissenyar zones urbanes per a la restricció permanent d'accés per als vehicles de distribució de mercaderies i de serveis urbans més contaminants (previ etiquetatge dels vehicles regulat a nivell autonòmic o estatal). Preveure una aplicació progressiva.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	COAMB (Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya)
TÍTOL:	Jerarquització viària dels municipis
DESCRIPCIÓ:	Aprofundir en les mesures de jerarquització viària dels municipis per tal de promoure la reducció de la xarxa viària útil per a la circulació d'accés i de distribució interior principal per l'interior de les zones urbanes, incloent una proposta per a l'Eixample de Barcelona (increment de zones de vianants amb circulació restringida, "supermançanes", increment de zones 30, etc.)
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	COAMB (Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya)
TÍTOL:	Reducció de la velocitat
DESCRIPCIÓ:	Reduir la velocitat màxima de circulació a 80 km/h en les vies d'accés a la ciutat de Barcelona, com a mínim durant els períodes de màxima contaminació, ampliable al conjunt de períodes punta de circulació en tots els dies feiners, sempre i quan es detecti que la circulació és fluida i per tant no es produeixen frenades i accelerades. Aplicar la reducció de la velocitat a 80 km/h de forma permanent en cas que es detecti que l'increment recent de la limitació de la velocitat màxima fins a 90, 100 i 120km/h (posteriorment rebaixat a 110km/h per la DGT) provoca un increment de l'accidentalitat i/o de la contaminació.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	AGRUPACIÓ DE FABRICANTS DE CIMENT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Transport
DESCRIPCIÓ:	Incentivar per part de l'Administració un pla de renovació de la flota de vehicles de mercaderies per altres menys contaminants i sostenibles
INDICADORS:	nº cotxes renovats/any emssions de CO2 evitades al renovar les flotes de vehicles de mercaderies

REALITZADA PER:	AGRUPACIÓ DE FABRICANTS DE CIMENT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Vehicles de mercaderies
DESCRIPCIÓ:	Donar facilitats de substitució de filtres de partícules/catalitzadors en els vehicles de mercaderies mitjançant la reducció d'impostos a les empreses. Per exemple: desgravació a l'impost de societats.
INDICADORS:	Emissions reduïdes/cotxe.

REALITZADA PER:	A títol personal
TÍTOL:	Carril BUS-VAO
DESCRIPCIÓ:	A la A2, posar un carril Bus-VAO, extensible a d'altres autopistes on hi hagi 3 carrils o més reservar un carril per a BUS
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	A títol personal
TÍTOL:	Compliment d'horaris
DESCRIPCIÓ:	Que les empreses d'autobusos interurbans siguin més serioses en el compliment dels horaris
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	UGT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Cursos conducció eficient
DESCRIPCIÓ:	Impartició de cursos de conducció eficient
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	UGT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Vehicles baixes emissions - motocicletes baixa cilindrada/elèctriques
DESCRIPCIÓ:	Promoció de vehicles amb baixes emissions i motocicletes de baixa cilindrada i/o elèctriques.
INDICADORS:	Nombre de vehicles en circulació

REALITZADA PER:	UGT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Més Transport Públic i intercanviadors
DESCRIPCIÓ:	Ampliació de la xarxa de transport públic i dels intercanviadors i millora de la informació.
INDICADORS:	Núm. estacions, número passatgers...

REALITZADA PER:	UGT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Vehicles ecològics flota institucional
DESCRIPCIÓ:	Adquisició de vehicles ecològics per a la flota institucional.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	UGT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Més estacionaments en estacions de transport públics
DESCRIPCIÓ:	Construcció d'estacionaments dissuasoris en estacions de transport públic de municipis
INDICADORS:	Estacionaments a estacions

REALITZADA PER:	UGT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Xarxa carril bici i peatonals
DESCRIPCIÓ:	Ampliació xarxa carril bici i peatonals
INDICADORS:	km carril bici i peatonals

REALITZADA PER:	UGT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Plans d'esplaçament d'empreses
DESCRIPCIÓ:	Elaboració de plans de desplaçament d'empreses
INDICADORS:	Nombre d'empreses amb plans de desplaçament per als seus treballadors

REALITZADA PER:	Associació per a la Promoció del Transport Públic
TÍTOL:	Concentrar les competències de mobilitat en l'ATM
DESCRIPCIÓ:	AVui encara les competències de mobilitat estan en mans de diverses entitats, ATM, ajuntaments, SCT. Bàsicament qui regeix el trànsit és el SCT. Caldria que l'ATM incorporés aquesta proposta i donés resolucions vinculants per als ajuntaments. Barcelona no ha reduït la seva contaminació i cal que l'ATM li doni instruccions precises de mobilitat sobre com fer-ho. Dins de Barcelona, la contaminació deguda a l'automòbil és majoritària
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Associació per a la Promoció del Transport Públic
TÍTOL:	Limitar l'accés de vehicles contaminants a Barcelona
DESCRIPCIÓ:	Limitar l'accés de vehicles contaminants a Barcelona, tal com s'està aplicant a centenars de ciutats europees (www.lowemissionzones.eu/) és una mesura excel.lent per reduir la contaminació al centre de Barcelona que provoca una mortalitat superior a la normal
INDICADORS:	Reducció de les emisison

REALITZADA PER:	Associació per a la Promoció del Transport Públic
TÍTOL:	Modificar els criteris d'ITV
DESCRIPCIÓ:	Cal modificar els criteris d'ITV perquè avui han creat obsolets, i no només pel que fa a les emissions de gasos contaminants (es revisa CO i la constant lambda, en compte de revisar NOx, PM, COV i CO) sinó també pel que fa al soroll,. Motos que tronen les ciutats passen la ITV degut a criteris antiquats
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Associació per a la Promoció del Transport Públic
TÍTOL:	Limitar la velocitat a 80 km/h en els accessos a Barcelona
DESCRIPCIÓ:	Limitar la velocitat a 80 km/h ha demostrat haver reduït la contaminació en els eixos afectats en un 11%. A més ha reduït el consum energètic, les cues i l'accidentalitat. A més, s'estableix una zona de transició entre el 110 km/h de les autopistes i els 50 km/h de les ciutats
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	A títol individual
TÍTOL:	Prioritzar l'ús del cotxe compartit en els centres de treball on el seu ús sigui imprescindible
DESCRIPCIÓ:	Prioritzar la utilització del cotxe compartit, mitjançant l'ús de barems que el prioritzin. Partint de la base que l'ús del vehicle particular és pràcticament ineludible
INDICADORS:	Evolució positiva de la relació (nombre total de cotxes amb ús compartit / nombre total de cotxes amb ús no compartit)

REALITZADA PER:	Club EMAS
TÍTOL:	Billets integrats Tren mitja/llarga distància + transport públic urbà
DESCRIPCIÓ:	Afavorir la compra de billets de tren de mitja/llarga distància que incorporin també el títol de transport públic urbà.
INDICADORS:	N. De billets integrats

REALITZADA PER:	Club EMAS
TÍTOL:	Promoció de l'ús de la bicicleta
DESCRIPCIÓ:	Ampliació de la xarxa bicin i d'altres sistemes de bicicleta pública. Promoure una xarxa d'aparcaments per a bicicletes d'ua particular (dissuadiu davant a potencials robatoris) i incorporació sistemàtica dels mateixos en els plànols i esquemes de rutes de transport públic. Descomptes en les sistemes públic de bicicleta per als treballadors de les empreses EMAS. Promoure convenis marc que afavoreixin aquests acords.
INDICADORS:	Increment en le n. D'usuaris de bicicleta km recorreguts en bicicleta a l'any n. De punts d'intercanvi modal bici/altres mitjans

REALITZADA PER:	Club EMAS
TÍTOL:	Agilització del transport públic
DESCRIPCIÓ:	Preveure carrils preferencials segregats pels mitjans de transport públic i així garantir el seu accés a les ciutats de forma ràpida (que inviti a l'usuari en cotxe a platejar-se l'opció).
INDICADORS:	Reducció de temps en els recorreguts de les diferents rutes increment d'usuaris

REALITZADA PER:	Club EMAS
TÍTOL:	Accés a les ciutats i reducció del trànsit intern
DESCRIPCIÓ:	Creació de zones d'aparcament dissuasories a les entrades de les ciutats amb tarifes integrades al transport públic.
INDICADORS:	n. D'aparcaments dissuasoris n. D'usuaris al llarg de l'any

REALITZADA PER:	Club EMAS
TÍTOL:	Promoció del vehicle elèctric
DESCRIPCIÓ:	Donat que el diferencial de preus dels vehicles elèctrics sobre el convencional es mantindrà per alguns anys, promoure mesures fiscals i econòmiques que afavoreixin aquest tipus de vehicles com per exemple tarificació més favorable en peatges, zones blaves, aparcaments públics, aeroport, centres de salut, etc. Ampliació de la xarxa de punts de recàrrega dels vehicles elèctrics i senyalització EVIDENT dels mateixos.
INDICADORS:	n. D'aparcaments amb règim especial per vehicles elèctrics n. Punts de càrrega % de reducció en peatge i altres serveis

REALITZADA PER:	Club EMAS
TÍTOL:	Promoció dels vehicles híbrids
DESCRIPCIÓ:	Mesures similars a les anteriors adreçades als usuaris de vehicles híbrids
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	RACC
TÍTOL:	ecodriving i gestió eficient de flotes
DESCRIPCIÓ:	a) Incorporar l'aprenentatge de les tècniques ecodriving dins del procés de formació de nous conductors i també de conductors amb experiència provada b) Promoure plans de gestió de flotes medioambientalment eficients. B) Programa de gestió de flotes - Diagnosi flota - Optimització recorregut - Política de renovació flota medioambientalment eficient - Plans de desplaçament treballadors a empresa eficient - Formació de tècniques d'ecodriving i conducció segura
INDICADORS:	Numero de conductor amb formació en ecodriving Número d'empreses amb un pla de gestió de flotes implantat

REALITZADA PER:	RACC
TÍTOL:	Generalització de la velocitat variable
DESCRIPCIÓ:	Implantació del sistema de velocitat variable a totes els accesos de Barcelona. Aquestes mesures han de perseguir la màxima eficiència, aplicar-se de forma progressiva i adaptar-se a les peculiaritats de cada territori
INDICADORS:	Reducció hores congestió trimestre Reducció emissions estacions de l'entorn (avaluacions i comparatives semestrals)

REALITZADA PER:	RACC
TÍTOL:	Mesures per reducció de la congestió: BUs/VAO i Regulació peatges
DESCRIPCIÓ:	a) BUS /VAO: Estudiar l'aplicació d'un BUS-VAO a la B-23 i la C-21 nord i sud no segregat i amb una franja horària determinada (ex: de 7 a 20 h. ,dies laborables, dies festius a estudiar) i sol d'entrada a Barcelona. b) Regulació peatges a l'entorn de Barcelona, amb criteris de mobilitat Hores pic Hores vall Alta ocupació Avantatges vehicles medioambientals eficient(fixar límits)
INDICADORS:	Reducció congestió (trimestral) Reducció emissions estacions properes (avaluació semestral)

REALITZADA PER:	RACC
TÍTOL:	Mesures de tipus regulatori : Restriccions d'ús i polítiques fiscals
DESCRIPCIÓ:	a) Aplicació mesures restrictives als vehicles més contaminants (comprovacions pràctiques). Comprovacions periòdiques en taxis b) Revisió fiscalitat ` - Equiparació progressiva de la fiscalitat benzina i dieses (cal compensació: reduir tributació benzina equivalenmt a increment tributació diesel). - Impost de circulació amb criteri emissions CO2 i contaminants locals (L'estudi ecoTEST mesura les dues emissions: CO2 i locals) Fixació d'un preu per emissions de carboni. Prendre les mesures necessàries per a què la carrega fiscal que soporta cada unitat de carboni emesa a l'atmosfera sigui la mateixa, amb independència del sector que l'emet. Això exigirà, segurament, un llarg període de convergència, però seria medioambiental més just. - Incentivar la introducció de filtres de partícules. Caldria estudiar l'èxit cas d'Alemanya per determinar la quantia de la subvenció - Incentivar renovació de flotes, primant els que tinguin un impacte medioambiental més petit i que incorporin més prestacions de seguretat activa i pasiva)
INDICADORS:	Reducció emissions Increment percentatge de cotxes medioambiental més eficients Increment de cotxes amb filtres de partícules

REALITZADA PER:	Grup de Medi Ambient de Montcada i Reixac-Ecologistes en Acció de Catalunya
TÍTOL:	Prioritats en el transport públic
DESCRIPCIÓ:	<p>En el pla director de mobilitat, que forma part del Pla de qualitat de l'aire, hi ha planificades moltes mesures, però falta completar algunes i prioritzar les més urgents tal com indiquem a continuació:</p> <p>En el transport ferroviari i línies de metro per persones és urgent prioritzar les inversions en les actuacions que permetin millorar els serveis ferroviaris i de metro de les línies actuals per fer-lo competitiu amb el cotxe privat en les següents actuacions:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Millorar la puntualitat i freqüència, evitant incidents de tot tipus que estan deteriorant la seva imatge i accessibilitat. Això ha de comportar les degudes inversions per garantir la qualitat i seguretat de totes les infraestructures ferroviàries. - Evitar l'aglomeració que es produeix especialment en hores punta. És important que tots els viatgers puguin anar asseguts. Cal, per tant, augmentar el nombre de combois i la freqüència (i no reduir el nombre de seients dels combois). - Cura de la neteja i temperatura adient dels combois (evitar l'excés d'aire acondicionat). - Millorar la informació en l'espera, en el trajecte i en els possibles incidents. - Les estacions han de ser accessibles a TOTS els ciutadans amb escales automàtiques i ascensors. - Per facilitar l'accés de persones de pocs recursos i competir més amb el cotxe privat, cal reduir força el cost econòmic de les targetes de transport combinat ferri-metro-bus. - Potenciar intercanviadors i aparcaments prop de les estacions de tren. <p>Per assegurar les suficients inversions per una màxima qualitat de l'actual servei ferroviari-metro, en aquest període 2011-2015 s'haurien d'aparcar les obres en noves carreteres (programades o aprovades), excepte els punts calents de perill d'accidents.</p>
INDICADORS:	

c) Propostes dels ens locals

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Afavorir la cadena intermodal cotxe-ferrocarril (Mesures per la Cadena Modal)
DESCRIPCIÓ:	<p>Es considera necessari que el PDI doti de la infraestructura necessària als aparcaments existents per possibilitar la seva gestió lligada a la utilització del transport públic i funcionin com aparcaments d'intercanvi i no es col·lapsin per altres usuaris.</p> <p>Afavorir la cadena intermodal cotxe-ferrocarril de les actuacions del PDI que incorporin l'execució de nous aparcaments dissuasoris a les xarxes ferroviàries per incrementar la utilització del transport públic. Aquestes actuacions requereixen d'un model d'explotació posterior que permeti gestionar l'aparcament a través d'un sistema tarifari vinculat al títol de transport. Si no es disposa d'aquest model d'explotació, l'eficàcia de l'aparcament dissuasori desapareix, donat que s'omple per la pressió d'aparcament de l'àmbit d'influència de l'estació i deixa sense donar servei als usuaris del transport públic.</p>
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Afavorir els corredors intermunicipals per la bicicleta i vianants
DESCRIPCIÓ:	Afavorir els corredors intermunicipals per possibilitar que aquestes vies tinguin carrils bici i espai per a vianants, amb menor exigència en el disseny del que s'aplica actualment, perquè siguin viables en el context econòmic actual. És a dir, ha de primar el fet de tenir un espai reservat per aquests modes a exigir un disseny que pel seu cost pugui limitar la creació d'aquests corredors. Aquesta mesura ha de servir per abastir les polaritats aïllades que generen un alt nombre de desplaçaments diaris (com per exemple: hospitals, instituts, polígons industrials, etc) i que queden fora de la trama urbana de les ciutats.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Afavorir els corredors intermunicipals al transports públic
DESCRIPCIÓ:	Afavorir els corredors intermunicipals de major demanda pel transport públic, vehicles de mercaderies voluminosos i les emergències. En aquest sentit estudiar la possibilitat de restar carrils al vehicle privat per convertir-los en carrils exclusius a aquesta tipologia de vehicles i evitar així transformacions de major cost econòmic com la que implicaria una ampliació de la carretera per incorporar un nou carril.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Creació d'un distintiu pels vehicles més eficients (Mesures pel Canvi Modal)
DESCRIPCIÓ:	Creació d'un distintiu pels vehicles més eficients a nivell autonòmic o de l'estat, fruit d'un treball previ de registre de vehicles. Aquesta mesura ha de ser un punt de partida per facilitar a les administracions locals la realització de mesures per potenciar els cotxes més eficients energèticament i de menor emissió de gasos contaminants o de CO2. Aquesta classificació pot esdevenir una bona eina per a la gestió del trànsit a les ciutats.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Canvi en la jerarquia viària actual (Mesures pel Canvi Modal)
DESCRIPCIÓ:	Obligar o recomanar als municipis a fer un canvi en la jerarquia viària actual (en el moment de fer la valoració) per fer una migració de carrers de 50km/h cap a carrers a 30km/h, prioritat invertida o de vianants. Aquesta transformació requerida es podria valorar en un mínim del 20% de la xarxa de la ciutat en el període de vigència del pla (4 anys).
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Potenciar corredors reservats al transport públic
DESCRIPCIÓ:	Potenciar la creació de carrils o corredors reservats al transport públic, als vehicles d'emergències i vehicles voluminosos. En aquells eixos on sigui possible s'hauria de procurar que l'espai sigui compartit amb les bicicletes, procurant amplades de 4m per aquest carril.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Creació d'Àrees de Baixa Contaminació (ABC)
DESCRIPCIÓ:	Creació d'àrees de protecció ambiental als nuclis urbans consolidats. D'aquesta manera, aquestes Àrees de Baixa Contaminació (ABC) o Zones de Baixes Emissions (ZEB), s'hi hauria de restringir l'accés lliure als vehicles motoritzats i limitar-lo a col·lectius especials, vehicles de residents, als vehicles de mercaderies segons la tipologia de nivells d'emissions (euro 4 o 5) o combustible... Es proposa incentivar la creació en els àmbits centrals o de major concentració de mobilitat de les ciutats per crear espais/àrees ambientalment protegides.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Plans de Mobilitat als centres de treball (PDE) i equipaments educatius (PME).
DESCRIPCIÓ:	Continuar amb la obligatorietat d'executar plans de mobilitat als centres de treball (PDE) tal i com estableix el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire 2007-2009. Realització de Plans de Mobilitat als equipaments educatius o Plans de Mobilitat a les Escoles (PME). Adaptació de la metodologia dels PDE a les escoles o centres educatius en general.
INDICADORS:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Associació per a la Promoció del Transport Públic
TÍTOL:	Aportacions a la millor de la qualitat de l'aire de Barcelona
DESCRIPCIÓ:	Gravar els sistemes de transport més contaminants. El transport terrestre és el responsable de la major part de la contaminació, al menys dins de Barcelona. Cal reduir l'ús de vehicle privat. Una mesura és gravar-lo. La història de la fiscalitat ecològica demostra que gravar l'ús d'un servei que va contra l'interès general, comés l'ús del cotxe, és un sistema que funciona. Per tant, s'ha de penalitzar amb taxes i impostos i peatges l'ús del cotxes contaminant que són tots. Especial atenció a les motos, grans generadores de contaminació degut a la extrema simplificació del seus sistemes de combustió. A més, la recaptació assolida servirà per finançar el finançament dels sistemes de TP no contaminants o que contaminen menys.
INDICADORS:	Nombre de vehicles que entren a Barcelona
ORGANISMES IMPLICATS:	
MODE DE SEGUIMENT:	

REALITZADA PER:	Associació per a la Promoció del Transport Públic
TÍTOL:	Reorientació de les subvencions a la compra de vehicles elèctrics
DESCRIPCIÓ:	Es tracta de substituir les enormes subvencions que rep la compra de cotxes elèctrics, fins uns 6.000 euros/cotxe, per subvencions a la compra de bicicletes elèctriques (molt més eficients) o a la millora de la mobilitat en transport públic. S'ha d'evitar que un sol usuari rebi fins a 6.000 euros per continuar movent-se en cotxe. S'ha d'evitar que l'usuari del VP rebi més subvenció que el del TP.
INDICADORS:	
ORGANISMES IMPLICATS:	
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Associació per a la Promoció del Transport Públic
TÍTOL:	Creació d'un títol de TP mensual/trimestral/anual a preu reduït per moure's per tota la RMB
DESCRIPCIÓ:	Els títols de transport per moure's en TP estan allunyats de la lògica d'increment el seu consum. Només el 10% d'usuaris es mouen amb abonaments de tarifa plana, quan a Alemanya aquest percentatge és del 80%. La conseqüència és que els alemanys usen molt més el TP que els catalans. Cal incrementar la fidelització de clients oferint abonaments a preu reduït per tota la RMB. Un usuari fideïtzat es mou aleshores sempre en TP, excepte puntualment quan necessita un cotxe
INDICADORS:	% d'usuaris que es desplacen en TP amb tarifa plana
ORGANISMES IMPLICATS:	ATM
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Associació per a la Promoció del Transport Públic
TÍTOL:	Increment de la velocitat dels autobusos
DESCRIPCIÓ:	la contaminació i l'atractiu del TP és inversament proporcional a la seva velocitat. Els autobusos de Barcelona es passen la meitat del temps aturats als semàfors, incrementant les seves emissions, però també el cost d'exploració i baixant la seva atracció, baixant així la seva rendibilitat social.
INDICADORS:	Velocitat dels autobusos i autocars
ORGANISMES IMPLICATS:	Generalitat i Ajuntaments
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Associació per a la Promoció del Transport Públic
TÍTOL:	Creació d'un títol de TP a preu reduït pels joves
DESCRIPCIÓ:	Els joves catalans són els únics d'Europa que no tenen un preu reduït per l'ús del transport públic. La reducció assolida amb la targeta T-JOve és poc important. Per a això pràcticament ningú no la usa. Això fa que els joves catalans desitgin de forma molt important arribar a usar una motocicleta que contamina més que el TP i resulta més cara i amb molt més accidentalitat. Sobre la proposta anterior (la 4) cal acordar un descompte de 50% per joves de fins a 25 anys. A més, com a inversió, aquest descompte és fantàstic perquè acostuma el jove a moure's en TP per a la resta de la seva vida
INDICADORS:	Nombre de joves que usen la T-JOVE
ORGANISMES IMPLICATS:	ATM
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Barcelona Regional
TÍTOL:	Ambientalització de flotes d'ens públics
DESCRIPCIÓ:	Cal adoptar criteris ambientals per a l'adquisició de vehicles de flotes d'ens públics i renovació d'aquests amb prioritització ambiental. A més aquest projecte pot ser un aparador de bones pràctiques per els ciutadans.
INDICADORS:	
ORGANISMES IMPLICATS:	Totes aquelles entitats públiques que disposin de vehicles.
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Barcelona Regional
TÍTOL:	Control d'emissions dels vehicles més contaminants.
DESCRIPCIÓ:	Una de les mesures més efectives per controlar i aplicar accions als vehicles que realment contaminin mesurant i controlant, a diferents punts viaris de la ciutat, les emissions reals del tub d'escapament dels vehicles. La tecnologia que possibilita aquesta mesura és semblant a un radar de velocitat i per tant no interfereix en la circulació normal de la ciutat a més de permetre controlar centenars de vehicles per hora. Un cop detectats els vehicles més contaminants (aquells que superin un llindar d'emissions a establir segons combustible i categoria) s'haurien d'aplicar mesures correctores en aquests vehicles, ja siguin informatives o sancionadores. Cal tenir present que les mesures dels vehicles pot també ser aprofitada per mantenir actualitzat l'inventari d'emissions i caracterització del parc mòbil circulant. Només es coneix una tecnologia que permet aquest control d'emissions a distància dels vehicles i d'una manera no intrusiva (per tant no modifica els paràmetres de circulació), aquesta és la mateixa utilitzada per fer la caracterització del parc mòbil de Barcelona, s'anomena l'RSD (Remote Sensing Device), tecnologia àmpliament testada a EEUU. Aquest instrument comportarà monitoritzar constantment les emissions i plaques de matrícula dels vehicles que circulin per diferents punts viaris de la ciutat escollits estratègicament.
INDICADORS:	vehicles detectats com d'alta emissió. nivell mig de les emissions dels vehicles, etc...
ORGANISMES IMPLICATS:	Municipal, Autonòmic, Estatal.
MODE DE SEGUIMENT:	En cas de voler sancionar aquells usuaris reincidents, caldria que l'RSD disposés d'homologació espanyola (a EEUU està homologat mentre que a l'estat espanyol s'està tramitant), per altre banda caldria fer un estudi per determinar quin és el llindar d'emissions per cada tipus de vehicle, segons categoria i combustible. Paral·lelament caldria concretar amb el sector de tallers i mecànics quin tipus d'actuació s'han de fer als vehicles sancionats, amb un programa de formació al gremi si fos necessari, i finalment caldria homologar algunes empreses per certificar les reparacions dels vehicles o que els vehicles ja no són "high emitters". Es proposaria aplicar la mesura en dues fases, la primera per informar i conscienciar a aquells conductors "high emitters" sense sancions, juntament amb una campanya general a tota la població. En una segona fase per fer efectiva la mesura caldria que s'apliquessin sancions als reincidents. S'aprofitaria el temps d'implantació de la primera fase com a moratòria per la substitució dels vehicles difícilment reparables, i per iniciar les bases i estructura legal de la mesura en la segona fase.
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	Parc Mòbil Afectat (en veh-km/any) 1,6% (71 Mveh-km) Reducció de NOx previst/respecte emissions 2008 viari 1,2% (59 tn NOx/any) Reducció de PM10 previst/respecte emissions 2008 viari 1,3% (6 tn PM10/any) Estimació del Cost de la mesura n/d Estimació del temps d'implantació 2 a 3 anys.
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	Estimació del cost de l'entitat pública que implanta la mesura: 50.000 €/mes [*] Estimació del temps d'implantació Fase 1: 1 a 2 anys; Fase 2: 1 any més [*] es refereix al cost de implantar l'RSD als carrers. NO queden inclosos altres costos administratius, de gestió, d'adequació legal, anàlisi per establir llindars d'emissió, definició de protocols entre administracions, etc...

REALITZADA PER:	Barcelona Regional
TÍTOL:	Acords sectorials per reduir l'ús del gasoil a les flotes de vehicles i etiqueta ambiental a les flotes de vehicles.
DESCRIPCIÓ:	Tenint en compte que el gasoil contamina en NOX 3 vegades més que la gasolina i en partícules fins a 8 vegades, és evident que un dels grans problemes de la qualitat de l'aire a Barcelona és la forta dieselització dels vehicles. Es proposa assolir acords amb el món empresarial que generin una circulació diària de vehicles a la ciutat com ho són les empreses de repartiment, vehicles de comercials, taxistes, etc.... es proposa que derivin la seva estratègia cap a combustibles menys contaminants com la gasolina, híbrid, gas o elèctric en les flotes de vehicles. Es pot pensar també en la creació d'una Etiqueta ambiental per empreses que premii les empreses amb flotes de vehicles molt poc contaminants. Inicialment es poden plantejar els següents acords: - Taxis: Acord amb el gremi de taxistes per reduir l'ús del gasoil. Aproximadament el 91% dels taxis són de gasoil. - Furgonetes: Acord amb el sector empresarial per reduir l'ús del gasoil en les furgonetes de repartiment a la ciutat. El 15,3% de la circulació a Barcelona són furgonetes. A més, dintre del segment furgonetes, el 94% són de gasoil. - Turismes: Acord amb el sector empresarial perquè els turismes EURO III de les seves flotes abandonin el gasoil en benefici de la gasolina (o híbrids a gasolina), el gas natural, el GLP o l'electricitat.
INDICADORS:	% de vehicles diesel en flotes de vehicles i taxis.
ORGANISMES IMPLICATS:	Autonòmic i municipal.
MODE DE SEGUIMENT:	El projecte en global es pot vincular amb una etiqueta ambiental que premii les empreses amb flotes de vehicles menys contaminants. En definitiva es tracta de proposar al gremi de transportistes/repartiment de mercaderies, que controlin i ambientalitzin la seva flota de vehicles. Per motivar-los més es pot crear una etiqueta ambiental que es col·locarà al vehicle i que servirà perquè l'administració els identifiqui i perquè les empreses puguin treure rendiment "mediatic" sobre la seva responsabilitat corporativa social/ambiental. A més es pot pensar a donar avantatges fiscals o altres (p.e. a peatges com el de Mercabarna) a aquelles empreses que tinguin tota la seva flota amb etiquetes "verdes". Paral·lelament es pot proposar que els seus conductors facin cursos de conducció eficient, l'estalvi en combustible es podria repartir entre l'empresa i el conductor, només així la mesura serà doblement eficient. Caldrà determinar quin organisme expedeix l'etiqueta.
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	Segons l'estudi de caracterització amb l'RSR, hi ha un 3% de turismes que supera el lílindar de NOX establert en el propi estudi, un 5% el superen les furgonetes, un 2% els camions i autobusos i un 1% les motos. La mitja ponderada segons nombre de registres per tipologia es que un 3% dels vehicles superen el lílindar d'emissions de NOX. Les partícules el superen un 2% de turismes, 4% de furgonetes i camions i autobusos i 3% de motos. En total resulta un valor mig ponderat entre el 2 i el 3%. Al 2008 les emissions a Barcelona de tots els vehicles a la ciutat+ Rondes va ser de 5.015 tn NOx/any i 744 tn PM10/any. Per tant s'estima que si els vehicles que superen el lílindar emetessin les emissions mitges de la seva categoria, es podrien assolir reduccions d'emissions de fins al 12% en NOx i del 13% en partícules de les emissions totals dels vehicles que circulen per Barcelona, que resulta en unes reduccions de 586 tn NOx/any i 99 tn PM10/any, i només afectant al 3% dels vehicles que hi circulen. Parc Mòbil Afectat (en veh-km/any); 3% (133,7 Mveh-km) Reducció de NOX previst/respecte emissions 2008 viari: 12% (586 tn NOx/any) Reducció de PM10 previst/respecte emissions 2008 viari: 13% (99 tn PM10/any)
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Barcelona Regional
TÍTOL:	Reducció de la circulació de taxis en buit.
DESCRIPCIÓ:	El projecte té l'objectiu de reduir els veh-km anuals recorreguts per taxis sense clients. Es tracta d'ampliar el nombre de parades de taxis a la ciutat i dotar al sistema de tecnologia per facilitar la gestió del concepte d'una manera eficient, tot per disminuir el temps que circulen en lliure els taxis mentre busquen clients. En definitiva es tracta de modificar el sistema de recollida del passatge, i canviar els hàbits dels clients i dels taxistes perquè poc a poc i cada cop més sovint, es pugui realitzar la crida del taxi amb TICs si fos el cas de que la parada de taxis habilitada estigués buida. S'ha avaluat que un taxista recorre 6 km en lliure (buit) per cada hora de servei. La pujada exclusiva del taxi en parades suposaria que els desplaçaments en buit per hora es reduïssin a 3,2 km. Aquest fet suposaria l'estalvi anual de 71 milions de vehicles quilòmetre en el sector (que suposa un 18% dels veh-km que fan els taxis dins de Barcelona).
INDICADORS:	
ORGANISMES IMPLICATS:	Municipal, Institut Metropolità dle Taxi (IMT)
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	Com a resultats s'estimen que els acords poden actuar sobre el 30% dels taxis (que tenen una renovació ràpida), el 15% de les furgonetes a mida que es vagin amortitzant, i el 5% de turismes d'empreses per ús comercial. Resultant afectats 30.811.403, 7.858.376 i 8.190.498 veh-km/any respectivament. Parc Mòbil Afectat (en veh-km/any) 1% (46,86 Mveh-km) Reducció de NOX previst/respecte emissions 2008 viari 1,3% (66 tn NOx/any) Reducció de PM10 previst/respecte emissions 2008 viari 1,1% (5 tn PM10/any) Estimació del cost de l'entitat pública que implanta la mesura Baix Estimació del temps d'implantació 1 a 2 anys
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Barcelona Regional
TÍTOL:	Inspecció Tècnica i Ambiental de Vehicles
DESCRIPCIÓ:	Aconseguir sinèrgies amb d'altres administracions, per engegar projectes transversals com la implementació de nous protocols de control ambiental a la ITV i convertir-la així en la ITAV (Inspecció Tècnica i Ambiental de Vehicles). S'hauria d'incorporar un sistema de lectura d'emissions dels vehicles al protocol de la ITV ja que les actuals mesures de fums i CO són insuficients per la problemàtica del NOX i de Partícules. Caldria analitzar les barreres d'aquesta modificació i fer la proposta als òrgans pertinents.
INDICADORS:	
ORGANISMES IMPLICATS:	Des de l'administració autonòmica i els ajuntaments s'ha de proposar i impulsar aquest tipus de reformes als òrgans de l'administració estatal pertinent.
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Barcelona Regional
TÍTOL:	Facilitar la incorporació de nous combustibles mitjançant estacions de servei públiques amb combustibles més nets
DESCRIPCIÓ:	Actualment hi ha altres tipus de combustibles com el GLP o el gas natural que poden afavorir la millora de la qualitat de l'aire en ser substituïts de combustibles més contaminants com el gasoil. A més el mercat ofereix vehicles bifuel, que poden funcionar amb un combustible tradicional (gasolina o gasoil) en paral·lel amb un combustible més net (con gas natural). Caldria doncs facilitar la implantació d'aquests combustibles i pensar quins productes demanarà la població en un futur a les estacions de servei. Per tant, considerem important abordar aquest tema des d'un marc global, per incentivar l'ús de combustibles alternatius al gasoil i a la gasolina, i així dotar a la ciutat de les alternatives suficients per reduir la presència de contaminants a l'aire. Es proposa, per tant, afavorir, mitjançant la modificació dels plecs de condició de les concessions de benzineres en sòl públic, la introducció a aquestes de combustibles més nets que el gasoil i la gasolina. D'aquesta manera es podrà dinamitzar l'ús de vehicles que utilitzin altres fonts de combustible.
INDICADORS:	
ORGANISMES IMPLICATS:	Ajuntament, però també administració autonòmica i estatal per tal de establir un marc global de desenvolupament de les estacions multicomcombustible.
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	

REALITZADA PER:	Barcelona Regional
TÍTOL:	Afavorir la introducció de noves tecnologies menys contaminants com la moto elèctrica o híbrida endollable.
DESCRIPCIÓ:	Es proposa impulsar polítiques d'introducció de noves tecnologies, com ho pot ser la moto elèctrica o híbrida endollable, en paral·lel al foment de la renovació del parc de motos més antigues. Per afavorir aquest canvi al sector empresarial, es proposen acords amb empreses de repartiment de paqueteria, menjar, etc... per adoptar la moto elèctrica com a eina principal, es poden plantejar incentius fiscals. Pel sector privat, s'incentivarà la càrrega elèctrica per motos en zones d'alta afluència d'estudiants com universitats, etc.
INDICADORS:	Nombre de motocicletes elèctriques. Nombre de motocicletes híbrides.
ORGANISMES IMPLICATS:	Administració local i sector empresarial com empreses de repartiment de paqueteria, menjar, etc...
MODE DE SEGUIMENT:	Seguiment del parc de motocicletes que circulen per la ciutat de Barcelona. També seguiment de les peticions de subvencions per a vehicles elèctrics.
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	A la ciutat de Barcelona hi circula un 46,9% (475.123.211 veh-km/any) de motos amb una antiguitat superior als 10 anys (Pre-EURO), mentre que el 15,73% (155.431.395 veh-km/any) tenen entre 9 i 7 anys (EURO I). El primer grup contribueix amb el 56,47% de les emissions de NOx i amb el 69,85% de Partícules; mentre que el segon grup contribueix amb el 13,68% i 10,71% respectivament de les emissions del propi segment de motos. Si es substitueixen un 10% de les motos i ciclomotors Pre-Euro (475.123.211 veh-km/any x 10% = 47.512.321 veh-km/a) i un 5% de les EURO I (155.431.395 veh-km/any x 5% = 7.771.569 veh-km/any) per motos elèctriques (50%) i híbrides (50%), en total es substitueixen 55.283.890 veh-km/any que equival a afectar al 1,2% de la circulació total de la ciutat. Considerant una mitja de 10.000 km/any per moto resulta en 5.528 motos canviades (el parc de motos a Barcelona al 2009 és de 199.407 motos, per tant suposa un 2,8% del parc total de motos). Si el 50% de les motos són elèctriques, aquestes no tenen emissions locals, i les híbrides es considera una reducció del 30% de les emissions respecte la tecnologia convencional. S'espera una reducció d'emissions del 0,3% de NOX/any i del 1,2% de PM10 afectant a l'1,2% de la circulació viària.
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

AEROPORT DEL PRAT DE LLOBREGAT**a) Propostes de caràcter tècnic**

REALITZADA PER:	ASSOCIACIÓN IBERICA DE LA FOTOCATALISIS (AIF)
TÍTOL:	descontaminació de l'aire mitjançant sistemes de construcció fotocatalítics
DESCRIPCIÓ:	Rehabilitació de cobertes de "Angars", plataformes logístiques, "tinglados"... amb làmines bituminoses Nox Activ que redueixin la contaminació atmosfèrica.
INDICADORS:	
ORGANISMES IMPLICATS:	
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	Medicions "in situ" de cobertes. Mètode desenvolupat per ICOPAL
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

b) Propostes de caràcter general

REALITZADA PER:	Club EMAS
TÍTOL:	Promoció del transport públic
DESCRIPCIÓ:	En espera de que la nova terminal de l'aeroport estigui connectat amb la xarxa de metro, preveure una línia de bus aeroport per a la zona sud-oest de Barcelona.
INDICADORS:	

c) Propostes dels ens locals*No ha arribat cap proposta*

PORT DE BARCELONA**a) Propostes de caràcter tècnic**

REALITZADA PER:	ASSOCIACIÓN IBERICA DE LA FOTOCATALISIS (AIF)
TÍTOL:	descontaminació de l'aire mitjançant sistemes de construcció fotocatalítics
DESCRIPCIÓ:	Calçada descontaminant en base a pellada fotocatalítica de PROBISA
INDICADORS:	
ORGANISMES IMPLICATS:	
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	Mètode de mesura "in situ" desenvolupat per PROBISA
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

b) Propostes de caràcter general

REALITZADA PER:	Club EMAS
TÍTOL:	Millora del transport públic de la zona portuària
DESCRIPCIÓ:	<p>Increment de la freqüència de l'autobus n. 21.</p> <p>Ampliació dels horaris per donar cobertura en les franges horàries en les que hi ha encara treballadors al Port.</p> <p>Millorar l'estat de les parades (maquesines per protecció del sol i pluja, bancs per seure) i la informació sobre els horaris (actualment no disponibles a les parades, horari de pas aproximat de l'autobus, etc.)</p> <p>Implicar les empreses del Port perquè comuniquin les novetats al seu personal i així puguin contribuir en la promoció del transport públic del Port.</p>
INDICADORS:	<p>Frangia horària amb servei.</p> <p>N. D'autobusos de servei</p> <p>% ocupació dels autobusos.</p>

REALITZADA PER:	Club EMAS
TÍTOL:	Promoció del transport ferroviari de mercaderies.
DESCRIPCIÓ:	Preveure una sortida de mercaderies amb tren per a la zona Moll Prat (nova terminal d'ampliació del Port). Implantar el Corredor del Mediterrani.
INDICADORS:	% de mercaderia transportada en tren envers al transport per carretera Dades de trànsit de camions (entrades/sortides) al Port

REALITZADA PER:	Club EMAS
TÍTOL:	Promoció de l'ús de la bicicleta..
DESCRIPCIÓ:	Preveure un carril de bicicleta degudament separat i senyalitzat. Promoure l'ús de la bicicleta també pels moviments interns dintre de les mateixes empreses del Port.
INDICADORS:	n. D'usuaris de bicicleta en la zona del Port.

C) Propostes dels ens locals

No ha arribat cap proposta

ACTIVITATS INDUSTRIALS

a) Propostes de caràcter tècnic

No ha arribat cap proposta

b) Propostes de caràcter general

REALITZADA PER:	Agrupació de Veïns de Can Sant Joan
TÍTOL:	No a la incineración en las cementeras
DESCRIPCIÓ:	No autorizar la quema de basuras en las cementeras
INDICADORS:	La contaminación que se realiza quemando residuos es muy peligrosa para la salud, y es una fuente de de contaminación no solo de los productos que en la actualidad la Generalitat esta obligada a controlar. Si no que también produce furanos, COPS, y dioxinas. Aunque el argumento es que no cuentan para las emisiones de CO2 si, que estas quemas de residuos aumentan los niveles de contaminación de las zonas de su influencia.

REALITZADA PER:	Agrupació de Veïns de Can Sant Joan
TÍTOL:	No autorizar la quema de basuras en las cementeras
DESCRIPCIÓ:	Quitar la autorización a las cementeras de que incineren residuos (lodos de depuradora, harinas carnicas, etc)
INDICADORS:	Lo que hay que hacer es reutilizar la basura, y nunca quemarla, es mas eficiente la ecológicamente el poder utilizar que el quemar. Este país se ahorraría la importación de muchos productos que ahora son inútilmente quemados o enterrados.

REALITZADA PER:	AGRUPACIÓ DE FABRICANTS DE CIMENT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Acords voluntaris
DESCRIPCIÓ:	Desenvolupament de l'Acord voluntari per a la prevenció i el control de la contaminació de la industria catalana del ciment entre el departament de Territori i sostenibilitat i l'Agrupació de fabricants de ciment de Catalunya quant als objectius ambientals establerts d'emissió a l'atmosfera de partícules, NOx, SO2.
INDICADORS:	Els indicats en l'acord voluntari

REALITZADA PER:	UGT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Llots de depuradores
DESCRIPCIÓ:	Aprofitament energètic de llots de depuradores
INDICADORS:	

c) Propostes dels ens locals

No ha arribat cap proposta

ACTIVITATS ENERGÈTIQUES

a) Propostes de caràcter tècnic

No ha arribat cap proposta

b) Propostes de caràcter general

No ha arribat cap proposta

c) Propostes dels ens locals

No ha arribat cap proposta

SECTOR DOMÈSTIC I SERVEIS

a) Propostes de caràcter tècnic

No ha arribat cap proposta

b) Propostes de caràcter general

REALITZADA PER:	UGT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Semàfors i enllumenaments públics
DESCRIPCIÓ:	Estalvi energètic en semàfors i enllumenaments públics de municipis.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	UGT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Arquitectura bioclimàtica
DESCRIPCIÓ:	Promoció arquitectura bioclimàtica en noves edificacions
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Club EMAS
TÍTOL:	Millorar la recollida de runes i residus de la construcció.
DESCRIPCIÓ:	Vigilar perquè es compleixin els terminis per a la recollida de runes i residus d'obres/rehabilitacions que poden generar pols. Promoure l'adopció de bones pràctiques en la recollida i gestió d'aquest residus en les ciutats, en particular respectant les quantitats i volumens dels big bags.
INDICADORS:	Promig temps de recollida. N. Queixes de veïns.

c) Propostes dels ens locals

No ha arribat cap proposta

SENSIBILITZACIÓ I FORMACIÓ**a) Propostes de caràcter tècnic**

REALITZADA PER:	A títol individual
TÍTOL:	Web publica d'informació d'intervencions d'obra pública i fitosanitària Web publica de fumigacions locals i generals
DESCRIPCIÓ:	Reclamo el derecho a tener la información que atañe a la salud pública y a la calidad del aire. Cada año se hacen de manera sistemática tratamientos fitosanitarios de prevención y de actuación delante de plagas ya en activo. Estos tratamientos se hacen de noche, cuando la población duerme. Se hacen con ca?ones donde hay mucha dispersión del producto y muchas veces en temporada calurosa. Puede pasar que uno estás durmiendo con las ventanas abiertas y que le están fumigando porque tiene un árbol delante de su ventana. Esta práctica indiscriminada afecta a toda la población, en especial a la población sensible, enfermeros de patologías ambientales, niños, mujeres embarazadas, etc. RECLAMO el derecho a la transparencia de las intervenciones que atañen a la calidad del aire y que se hacen en los pueblos y ciudades tanto de tratamientos fitosanitarios como de obras públicas (pinturas, asfaltado, etc.). Cuando una persona sensible es avisada -si tiene suerte- de una fumigación, tiene que huir de allí?, pero ?adonde? Si fumigan en todas partes, incluso desde avionetas, ?cómo sabemos donde hay un espacio seguro? Esta información no existe!!! PROPONGO hacer una web pública donde cada municipio informe de cualquier intervención fitosanitaria o de obra publica que pueda afectar la calidad del aire. Poniendo el día de intervención, la materia activa utilizada y el plazo de seguridad recomendado
INDICADORS:	Conscienciació i transparència en l'ús de pesticides i d'obra publica tòxica: asfalt, pintures,etc Prevenió sanitat publica Col·lectiu de persones sensibles:a afectats de patologies ambientals, nens, dones embarçades Prevenió de salut publica davant els pesticides que s'utilitzen en la xarxa publica
ORGANISMES IMPLICATS:	Administració pública, ajuntaments, empreses implicades,etc
MODE DE SEGUIMENT:	Fer una web on cada poble, ciutat i organisme pugui apuntar la intervenció fitosanitària que fa i obra que fa, Duració del mateix, dia, matèria activa, i riscos per la salut, etc
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	Prevenió per la salut evitar casos d'empitjorament de la salut de persones sensibles i evitar que d'altres es posin malaltes.
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	Educació i campanyes d'educació Pressupost mínim, el que costi fer una web

b) Propostes de caràcter general

REALITZADA PER:	COAMB (Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya)
TÍTOL:	Informació a la població en mitjans de comunicació majoritaris
DESCRIPCIÓ:	Informar a la població en general de forma periòdica dels nivells de contaminació a partir dels mitjans de comunicació majoritaris (informació periòdica en espai meteorològic dels informatius, diaris, etc.). Periodicitat curta respecte a nivells de contaminació (p.ex: diària, setmanal, etc.) i més llarga respecte a l'aplicació de les mesures del pla (trimestral, anual, etc.).
INDICADORS:	Nombre de comunicats emesos en mitjans de comunicació majoritaris

REALITZADA PER:	COAMB (Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya)
TÍTOL:	Panells informatius sobre els nivells de contaminació
DESCRIPCIÓ:	Instal·lar panells informatius sobre els nivells de contaminació de NOx i PM10 en temps real. Col·locar-los en accessos a Barcelona (ex: Meridiana, Diagonal, Gran Via) i a les principals ciutats dels 40 municipis declarats com a ZPEAA per tal que la població que circuli amb vehicle s'habitui a aquesta informació i pugui entendre i incorporar millor futures mesures de restricció
INDICADORS:	Nombre de panells instal·lats

REALITZADA PER:	UGT DE CATALUNYA
TÍTOL:	Informació conducció eficient panells tràfic
DESCRIPCIÓ:	Inclusió d'informació sobre conducció eficient en panells de tràfic
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Associació per a la Promoció del Transport Públic
TÍTOL:	Conscienciar a la ciutadania que l'actual model contaminació mata prematurament a 3.000 persones a la RMB
DESCRIPCIÓ:	. A la vista que en aquesta campanya electoral, el tema de la contaminació ha pesat poc en els debats i propostes, cal endegar una campanya per conscienciar a la ciutadania que l'actual model contaminació mata prematurament a 3.000 persones a la RMB. Si la gent n'és més conscient del dany que fa quan usa el seu cotxe, tindrà una resposta millor quan des de l'administració es proposen canviar pautes de mobilitat
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	A títol personal
TÍTOL:	Formació amb cursos de conducció eficient
DESCRIPCIÓ:	El personal de les empreses que utilitza el seu vehicle particular com mitjà per desplaçar-se en comissió de serveis, hauran de certificar la realització d'un curs de conducció eficient. Aquests cursos es poden fomentar a través de les campanyes que actualment fa l'Institut Català de l'Energia de la Generalitat de Catalunya, mitjançant realització de cursos en diferents autoescoles del país.
INDICADORS:	Superar una prova d'avaluació

REALITZADA PER:	A títol personal
TÍTOL:	Foment del transport públic
DESCRIPCIÓ:	Fomentar de forma directa el transport públic subvencionant una part del seu cost.
INDICADORS:	Nombre de sol·licituds

REALITZADA PER:	A títol personal
TÍTOL:	Compromís de les empreses en col·laborar en les accions dirigides a la minimització d'emissions
DESCRIPCIÓ:	Realització d'una campanya comunicativa sobre el compromís de l'empresa en col·laborar en les accions dirigides a la minimització d'emissions. Penjar-ho a la web de l'empresa i fer diferents xerrades sobre el tema. I la voluntat de repetir-la quan es cregui oportú. Fer també un decàleg de Bones Pràctiques Ambientals i elaborar una enquesta
INDICADORS:	Mostreig d'entrevistes d'opinió interna i externa, sobre les polítiques ambientals de l'empresa.

REALITZADA PER:	A títol personal
TÍTOL:	Canvi d'hàbits de trasllat per més saludables
DESCRIPCIÓ:	Canvi d'hàbits de desplaçaments, mitjançant el foment dels hàbits saludables: bicicleta i a peu. Comprar bicicletes d'empresa per substituir els desplaçaments dins de ciutat.
INDICADORS:	Nombre de Km. amb bicicleta o a peu / Nombre de Km. amb cotxe

REALITZADA PER:	Club EMAS
TÍTOL:	Comunicació i implicació dels ciutadans
DESCRIPCIÓ:	Comunicació a la ciutadania sobre els nivells d'inmissió, en particular quan s'apropen a nivells d'al·larma o es preveu que ho faran per tal de garantir una resposta en relació a canvis en les rutines de transport. Nota: quan hi ha hagut la sequera a Catalunya, tothom estava pendent de com pujaven/baixaven els nivells en les diferents conques hidrogràfiques).
INDICADORS:	

c) Propostes dels ens locals

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Afavorir la cadena intermodal bici-ferrocarril (Mesures per la Cadena Modal)
DESCRIPCIÓ:	Prioritzar i garantir finançament dins el pla de qualitat de l'aire que s'ha d'aprovar, en la línia d'actuació EA2 del PDM (XARXA D'APARCAMENTS SEGURS DE BICICLETES) per possibilitar el més aviat possible la intermodalitat del sistema ferroviari i la bicicleta i augmentar el radi de cobertura de les estacions. En el cas de noves estacions s'hauria de garantir que aquestes incorporin en el seu projecte d'un espai tancat per a bicicletes. En el cas d'estacions existents caldrà desenvolupar les actuacions previstes a l'estudi realitzat per l'ATM.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Campanyes publicitàries de gran format i d'impacte.
DESCRIPCIÓ:	Realització de campanyes de promoció i sensibilització dels problemes ambientals, i de la necessitat de promoure el canvi modal. Fer publicitat de gran format i d'impacte.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Realitzar campanyes de comunicació de prestigi
DESCRIPCIÓ:	Realitzar campanyes o accions de comunicació de prestigi del transport públic, la bicicleta tradicional i l'elèctrica. També de promoció i sensibilització dels problemes ambientals, i de la necessitat de promoure el canvi modal. Fer publicitat de gran format i d'impacte.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Missatges ambientals a les PIV (pantalles d'informació variable)
DESCRIPCIÓ:	Introduir missatges de les dades dels nivells de contaminació de les estacions de pol·lució, als panells de les carreteres i autopistes (PIV: pantalles d'informació variable a les carreteres de competència de la Generalitat). Seguint l'exemple de la informació sobre les víctimes d'accidents de trànsit.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa
TÍTOL:	Crear marca ambiental
DESCRIPCIÓ:	Realització d'una campanya genèrica per recolzar i difondre totes les actuacions i les mesures que es realitzen d'acord amb el Pla de Millorar per a la Qualitat de l'aire. D'aquesta manera es crea una marca (per exemple un logo distintiu), la qual els municipis s'hi poden adherir i utilitzar-la en les campanyes a nivell local o supralocal.
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	Barcelona Regional
TÍTOL:	Campanya de sensibilització i informació de la contaminació local
DESCRIPCIÓ:	Davant el desconeixement de molts ciutadans sobre la diferència entre la contaminació local i la contaminació global i que decisions per reduir la contaminació global poden incrementar la contaminació local, caldria fer una campanya de comunicació/informació per aclarir certs conceptes i dinamitzar a la població a ser proactiva en la millora de la qualitat de l'aire. Per altre banda es considera imprescindible que les actuacions realitzades des de l'administració pública tinguin un marc de conscienciació social per enfortir l'èxit de les mesures.
INDICADORS:	
ORGANISMES IMPLICATS:	Ajuntament, administració autonòmica i altres ens i associacions locals que puguin col·laborar en la difusió de la informació i sensibilització.
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Barcelona Regional
TÍTOL:	Ampliar la xarxa d'estacions de mesura de NO ₂ a determinades zones per tenir un major coneixement de la qualitat de l'aire real de Barcelona
DESCRIPCIÓ:	Caldria tenir un major coneixement amb mesures reals de la qualitat de l'aire de Barcelona, a banda de que s'estigui acomplint, i fins i tot superant, la normativa EU que marca el mínim d'estacions de mesura que ha de tenir la ciutat. Es proposa dotar d'estacions de mesura a noves àrees no cobertes per la XVPCA utilitzant aparells de mesura molt centrats en NO ₂ i PM ₁₀ (aparells més petits que les actuals estacions que mesuren molts més contaminants). S'hauria de fer un anàlisi d'ubicació, però es podrien proposar zones com la muntanya de Montjuïc, Zona Franca, determinades àrees properes a les Rondes, o zones peatonals que mesurin dades per ser comparades amb carrers de circulació viària que fossin propers.
INDICADORS:	
ORGANISMES IMPLICATS:	Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Barcelona
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Barcelona Regional
TÍTOL:	Prova pilot de materials fotocatalítics per reduir la concentració de NO _x a l'aire
DESCRIPCIÓ:	Actualment comencen a desenvolupar-se ciments i porcellanes que tenen la capacitat de reduir substàncies contaminants a l'atmosfera com els NO _x , PM ₁₀ , Benzens, òxids de carboni o Policondensats aromàtics. Es proposa fer una prova pilot per mesurar l'efecte d'absorció de NO _x i Partícules que pot tenir sobre la qualitat de l'aire. Actualment fa poc el Districte de Les Corts de Barcelona va instal·lar un material d'aquest tipus a la plaça Can Rosés. Cal analitzar l'experiència obtinguda, l'aplicabilitat real del material en entorns urbans, i els costos d'implantació.
INDICADORS:	Reduccions d'immissió obtinguda. Costos associats a la instal·lació i manteniment.
ORGANISMES IMPLICATS:	Ajuntament, districtes.
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Barcelona Regional
TÍTOL:	Model en temps real de la qualitat de l'aire amb alertes de previsió
DESCRIPCIÓ:	Es proposa, complementant als actuals informes de qualitat de l'aire de les estacions de mesura de la XVPCA, mantenir actualitzat l'inventari d'emissions de Barcelona i de l'entorn així com el model de dispersió de contaminants de Barcelona com a eina de seguiment estratègic. Per tant es proposa actualitzar cada 2 anys l'inventari d'emissions de la ciutat de Barcelona així com la modelització de la immissió. També es proposa establir un model de previsió de contaminants i dies d'alerta amb alarmes a la població inscrita prèviament en una web habilitada o a xarxes socials com el twitter, etc...
INDICADORS:	Reduccions d'immissió obtinguda. Costos associats a la instal·lació i manteniment.
ORGANISMES IMPLICATS:	Ajuntament de Barcelona, Generalitat de Catalunya (Territori i Sostenibilitat i ICAEN), Port de Barcelona, Aeroport de Barcelona
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	Barcelona Regional
TÍTOL:	Incentivar els sistemes de videoconferència a les empreses o a espais públics i promoure l'ús de noves tecnologies de comunicació per tal de reduir mobilitat associada a l'activitat laboral.
DESCRIPCIÓ:	Una part dels desplaçaments diaris en turisme a la ciutat de Barcelona es generat per reunions entre empreses de la mateixa ciutat o la RMB, així com entre les empreses i l'Aeroport. Molts d'aquests desplaçaments són motivats per fer reunions, i moltes de les reunions (sobre tot quan les persones ja es coneixen en persona) no requereixen estar a la mateixa sala perquè sigui profitosa. Segons un estudi realitzat per una consultora, el 50% del viatges de negoci s'evitaria amb les videoconferències. Es proposa incentivar l'ús de les videoconferències per evitar els desplaçaments en vehicles privats a la ciutat, descongestionant les vies i al mateix temps reduint la despesa en desplaçaments de les empreses i la pèrdua de temps que suposa el fet de desplaçar-se. També l'administració pública hauria d'adoptar aquesta tecnologia com a mode exemplar i com a benefici propi per reduir el temps en desplaçaments del seus empleats. Per incentivar aquesta tecnologia es proposa per una banda instal·lar sistemes de videoconferència en sales aptes per reunions en determinats espais públics repartits per tota la ciutat i que les PIMES puguin utilitzar i comprovar la seva eficàcia. També es proposa que l'administració instal·li diversos sistemes en les seves dependències. Per altre banda es proposa facilitar i promoure el teletreball en aquelles categories que sigui factible i per alguns dies al mes, per fomentar reduir la mobilitat diària obligada.
INDICADORS:	
ORGANISMES IMPLICATS:	Bàsicament l'empresa privada però també totes les administracions.
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

ALTRES PROPOSTES**a) Propostes de caràcter tècnic**

REALITZADA PER:	Escola del benestar-soc llum Associació de persones afectades per patologies ambientals
TÍTOL:	Creació d'espais lliures de fragàncies i radiacions electromagnètiques
DESCRIPCIÓ:	Creació de espais públics o zones que estiguin lliure de fragàncies i radiacions electromagnètiques. Al igual que han conviscut durant anys la zona de fumadors i la que no, fer el mateix en els caps i altres llocs públics, perquè la gent sensible i pugui accedir.
INDICADORS:	Espai lliure de fragàncies
ORGANISMES IMPLICATS:	L'administració pública i conscienciació d'organismes privats, escoles, etc
MODE DE SEGUIMENT:	Controlar que la gent respecti no portar fragàncies i conscienciar de quins son els productes tòxics quotidians
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	mesurador d'aparells de qualitat de l'aire ambiental i aparells de radiacions
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	Educació i campanyes d'educació Pressupost mínim

REALITZADA PER:	Escola del benestar-soc llum Associació de persones afectades per patologies ambientals
TÍTOL:	Creació d'espais públics sense fragàncies
DESCRIPCIÓ:	
INDICADORS:	
ORGANISMES IMPLICATS:	L'administració pública i conscienciació d'organismes privats, escoles, etc
MODE DE SEGUIMENT:	
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	Mesurador d'aparells de qualitat de l'aire ambiental i aparells de radiacions
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	

REALITZADA PER:	A títol individual
TÍTOL:	Contaminació atmosfèrica
DESCRIPCIÓ:	Reducció de la concentració de compostos tòxics a l'aire
INDICADORS:	Hidrocarburs aromàtics policíclics, metalls pesants (és a dir cal estudiar més la composició química que la quantitat de partícules)
ORGANISMES IMPLICATS:	DG Qualitat ambiental de la Generalitat de Catalunya, Instituts de salut pública, Centres de recerca
MODE DE SEGUIMENT:	Monitoratge dels compostos tòxics en llocs rellevants pel públic Espais públics més o menys exposats a fonts potencials (s'entén per fonts potencials: carrers amb transit, bars amb terrasses amb fum de tabac)
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	<p>Analitzar els compostos tòxics y comparar els resultats dels diferents escenaris:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Té algun efecte negatiu sobre la qualitat ambiental i la salut públic viure a prop d'una carrer amb molt trànsit? ➤ Té algun efecte negatiu sobre la qualitat ambiental fumar al carrer? <p>Fer una enquesta i consulta públiques / coordinat amb les dades hospitalàries sobre la salut de les persones...</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Hi ha una relació entre ingressos a l'hospital per malaltia i la qualitat de l'aire (especialment entre nens i gent gran)? <p>Si els nivells són significativament alts o/i hi ha indicacions que la gent en té algun efecte, s'haurien d'aplicar mesures per a reduir l'exposició de la gent a compostos tòxics (zones sense cotxes/motos, zones sense fum a les terrasses...)</p>
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	Un mostreig adequat i l'anàlisi associat de mostres amb la conseqüent discussió dels resultats és al voltant de 250.000 euros/any

REALITZADA PER:	Barend L. van Drooge (IDAEA-CSIC)
TÍTOL:	Contaminació acústica
DESCRIPCIÓ:	Reducció del soroll al carrer
INDICADORS:	Decibels
ORGANISMES IMPLICATS:	DG Qualitat ambiental de la Generalitat de Catalunya, Instituts de salut pública, Centres de recerca
MODE DE SEGUIMENT:	Monitoratge del soroll del transit i de la gent en llocs rellevants pel públic Espais públics més o menys exposats a fonts potencials (s'entén per fonts potencials: carrers amb transit, bars amb terrasses)
AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA MESURA:	<p>Analitzar el soroll constant (de fons) i els pics de soroll i comparar resultats de les diferents escenaris)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Té algun efecte negatiu sobre la salut pública viure a prop d'una carrer amb molt transit? ➤ Té algun efecte sobre la salut pública viure a prop d'un bar amb terrasses exteriors? <p>Fer una enquesta i consulta públiques / coordinat amb les dades hospitalàries sobre la salut de les persones...</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Hi ha una relació entre ingressos a l'hospital per malaltia i el soroll exposat quotidianament (especialment entre nens i gent gran i especialment en les hores de descans nocturn)? <p>Si els nivells són significativament alts o/i hi ha indicacions que la gent en té algun efecte, s'haurien d'aplicar mesures per a reduir l'exposició de la gent al soroll (zones sense soroll entre unes hores, canviar tipus de paviment,...)</p>
PREVISIÓ DE PRESSUPOST ASSOCIAT:	Un mostreig adequat i anàlisis de mostres i les dades obtingudes es al voltant de 25.000 euros/any

b) Propostes de caràcter general

REALITZADA PER:	RACC
TÍTOL:	Principis bàsics de totes les propostes
DESCRIPCIÓ:	Tota proposta hauria de complir els següents principis: a) Transparència b) Màxim rigor , màxima ciència i coneixement pràctic c) Avaluació continuada: Proves i millores , si son necessàries d) Pedagogia. El sector es difús i la pedagogia es fonamental. Cal explicar-ho bé i cal ue s'entengui bé e) Aplicació cost/benefici en totes les mesures f) Evitar mesures que solucionin un problema i en provoquin altres
INDICADORS:	

REALITZADA PER:	La campanya Respira Aspira
TÍTOL:	Creixer consciencia en la societat
DESCRIPCIÓ:	<p>La campanya de Respira Aspira se formó en 2011 con el propósito de unir a los diferentes grupos de nuestra sociedad interesados en la reducción de los impactos producidos por la contaminación y la congestión del tráfico en nuestras ciudades, ya que estas dos cuestiones afectan a toda la población de muchas maneras. En este sentido, creemos que es esencial encontrar el equilibrio adecuado entre la necesidad de movilidad en el área urbana y la salud, y la seguridad de todos los ciudadanos. Respira Aspira propone actuar como media de comunicación entre los diversos grupos interesados en estas cuestiones y sensibilizar la opinión pública para promover iniciativas que mejoren el equilibrio de la vida urbana, consiguiendo que los derechos de los ciudadanos sean respetados.</p> <p>Así, los objetivos principales de la campaña son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Crecer consciencia sobre las cuestiones relacionadas con la contaminación del aire y otras, como el impactos del tráfico automovilístico, haciendo partícipes de ello a los diferentes grupos de la sociedad con el fin de trabajar juntos para resolver estos problemas.
INDICADORS:	<ol style="list-style-type: none"> 1. La participación de todos los sectores relevantes de la sociedad respeto al esta cuestión, como la salud, la movilidad, el bienestar, la economía, etc. 2. El aumento de la consciencia pública sobre los problemas y las posibles soluciones en relación a la calidad del aire y los efectos adversos del tráfico urbano. 3. La conexión de grupos relevantes para buscar soluciones.

REALITZADA PER:	La campanya Respira Aspira
TÍTOL:	Conectar los grupos involucrados y conseguir una transparencia de las políticas
DESCRIPCIÓ:	<p>Crear una plataforma que úne a los distintos sectores de la población que deseen verdaderamente una reducción del impacto de tráfico , a la vez que se construyan nuevos espacios urbanos de calidad.</p> <p>Conseguir una transparencia palpable y veraz de los planes y políticas de los actuales y futuros líderes para promover leyes y/o normas que respeten a toda la población en lo que se refiere al impacto producido por el tráfico.</p>
INDICADORS:	<ol style="list-style-type: none"> 11. La participación de todos los sectores relevantes de la sociedad respeto al esta cuestión, como la salud, la movilidad, el bienestar, la economía, etc. 2. El aumento de la consciencia pública sobre los problemas y las posibles soluciones en relación a la calidad del aire y los efectos adversos del tráfico urbano. 3. La conexión de grupos relevantes para buscar soluciones.

c) Propostes dels ens locals

No ha arribat cap proposta