

Acompanyament i suport al procés de participació per  
a l'elaboració de l'Agenda Urbana de Catalunya

# Informe resum

## JORNADA 3 MOBILITAT URBANA

Girona, 19 de Juny de 2019



### Organitzat per:



### Equip de facilitació



ARC Mediació Ambiental  
[arc@mediacionambiental.com](mailto:arc@mediacionambiental.com)

ARC Mediació Ambiental procura contribuir al desenvolupament sostenible utilitzant productes de baix impacte ambiental, prioritzant l'ús del transport públic i portant a terme una gestió eficient dels recursos.

Seguint aquestes directrius, es recomana imprimir aquest document a doble cara, utilitzant paper 100% reciclat post-consum lliure de clor.

# Índex

<b>1. INTRODUCCIÓ</b>	<b>4</b>
<b>2. DESENVOLUPAMENT DE LA JORNADA</b>	<b>6</b>
<b>3. ASSISTENTS</b>	<b>7</b>
<b>4. BENVINGUDA INSTITUCIONAL</b>	<b>9</b>
<b>5. RESULTATS PANEL 1. CONNECTIVITAT URBANA</b>	<b>11</b>
<b>EL PANEL DE PERSONES EXPERTES</b>	<b>11</b>
PERSONES EXPERTES QUE FORMAVEN PART DEL PANEL 1	11
PRINCIPALS APORTACIONS DEL PANEL 1	11
<b>RESULTATS DEL WORKSHOP</b>	<b>14</b>
A) PRINCIPALS REPTES EN RELACIÓ A LA INTERMODALITAT	14
B) PRINCIPALS REPTES EN RELACIÓ ALS NOUS PARADIGMES	16
C) PRINCIPALS REPTES EN RELACIÓ AL TRANSPORT PÚBLIC	17
D) PRINCIPALS REPTES EN RELACIÓ A L' EFICIÈNCIA D'INFRAESTRUCTURES	18
E) PRINCIPALS REPTES EN RELACIÓ A LA DISRUPCIÓ DIGITAL	19
<b>6. RESULTATS SESSIÓ 2. QUALITAT DE L'AIRE</b>	<b>21</b>
<b>EL PANEL DE PERSONES EXPERTES</b>	<b>21</b>
PERSONES EXPERTES QUE FORMAVEN PART DEL PANEL 2	21
PRINCIPALS APORTACIONS DEL PANEL 2	21
<b>RESULTATS DEL WORKSHOP</b>	<b>24</b>
A) PRINCIPALS REPTES EN RELACIÓ A LA GOVERNANÇA COOPERATIVA	24
B) PRINCIPALS REPTES EN RELACIÓ A LA MOBILITAT I A LA CONTAMINACIÓ	25
C) PRINCIPALS REPTES EN RELACIÓ A LES NOVES TECNOLOGIES.	27
D) PRINCIPALS REPTES EN RELACIÓ A PLANIFICAR LES EMISSIONS	28
<b>7. RESULTATS SESSIÓ 3. INCLUSIÓ SOCIAL</b>	<b>31</b>
<b>EL PANEL DE PERSONES EXPERTES</b>	<b>31</b>
PERSONES EXPERTES QUE FORMAVEN PART DEL PANEL 3	31
PRINCIPALS APORTACIONS DEL PANEL 3	31

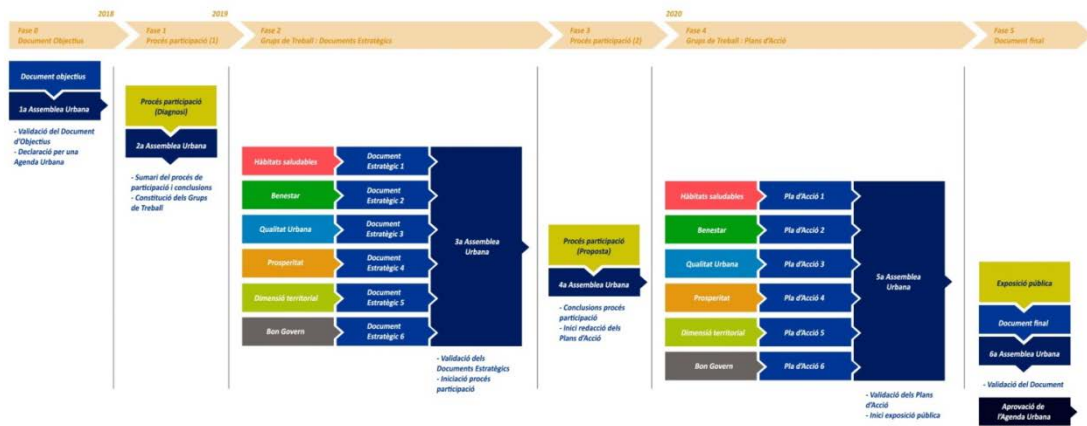
## 1. Introducció

La Secretaria d'Hàbitat Urbà i Territori del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya està coordinant el procés d'elaboració de l'Agenda Urbana de Catalunya. L'Agenda pretén esdevenir el marc de referència estratègic per a les polítiques públiques dels propers anys, que doni resposta als reptes i oportunitats que es deriven de l'increment de població urbana, amb un enfocament multinivell, pluridisciplinari, de visió integrada i holística.

La seva formulació requereix coneixements tècnics i especialitzats en diversos camps, juntament amb el compromís dels diferents organismes governamentals que afecten a les ciutats i regions, així com les aportacions d'investigadors en temes urbans, del teixit associatiu, del teixit empresarial i de la ciutadania. Per tant, és necessària la participació de tots els actors de Catalunya i, en aquest context, s'ha considerat crucial promoure un **procés de participació de l'Agenda Urbana de Catalunya** per aconseguir aquesta implicació.

A través [d'aquest enllaç](#) es pot accedir a tota la informació actualitzada sobre l'elaboració de l'Agenda Urbana de Catalunya.

En el procés d'elaboració de l'Agenda urbana, es preveu la participació ciutadana en tres moments de les fases de redacció. La primera crida ha tingut lloc entre el juny i el juliol del 2019 i ha tingut com a objectiu la detecció dels principals obstacles, reptes i oportunitats de cadascun dels objectius de l'Agenda i així poder elaborar una diagnosi de la situació actual a partir de les aportacions de la ciutadania i dels experts. Després es preveu una segona prospecció per a conèixer l'opinió sobre els documents estratègics que detallaran les principals vulnerabilitats i reptes per als objectius de l'Agenda i que serviran de base per a l'elaboració dels plans d'acció. La tercera fase d'exposició pública està prevista a finals del 2020, i servirà per validar els Plans d'Acció elaborats pels Grups de Treball de l'Agenda Urbana per part de la ciutadania. De forma sintètica, els processos de participació s'incardinarien amb l'elaboració de l'Agenda Urbana, tal i com s'indica gràficament:



Dins de la primera fase de diagnòstic, s'han organitzat un total de **6 jornades participatives** sobre:

- 1) Processos metabòlics
- 2) Model de ciutat
- 3) Mobilitat urbana
- 4) Cohesió social
- 5) Dimensió ciutadana
- 6) Nova governança

Cada sessió participativa té la mateixa estructura i contempla tres moments de participació amb una part de Panel d'experts seguida d'un workshop o debat entre els actors. Aquest informe resum recull les aportacions fetes durant la tercera jornada, celebrada a Girona, el 19 de juny de 2019.

## 2. Desenvolupament de la jornada

La **Jornada 3 es va celebrar el 19 de juny de 2019**, a la seu del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC), demarcació de Girona, de 9 a 18.30 hores.

Els objectius d'aquesta jornada eren:

- 1) Aprofundir en el diagnòstic sobre els fluxos de persones i béns en els nostres hàbitats urbans, els efectes nocius en la qualitat de l'aire de la congestió de vehicles privats basats en la combustió de recursos fòssils i l'aparició de nous models productius que projecten un impacte evident en la mobilitat urbana.
- 2) Obrir un espai de participació ciutadana per identificar els principals reptes i oportunitats en aquests aspectes de la mobilitat urbana.



La sessió de treball constava de tres panels de persones expertes, seguits per un debat entre els assistents d'intercanvi d'opinions i coneixements sobre els temes exposats. Al [següent enllaç](#) es pot descarregar el programa de la Jornada, que va seguir aquest itinerari:

8.45	Acollida i acreditacions
9.00	Benvinguda institucional
9.10	Presentació dels objectius de la sessió 1.
9.15	PANEL D'EXPERTS 1. Connectivitat urbana
10.15	WORKSHOP 1. Connectivitat urbana.
11.45	PAUSA
12.00	Presentació dels objectius de la sessió 2.
12.05	PANEL D'EXPERTS 2. Qualitat de l'aire
13.05	WORKSHOP 2. Qualitat de l'aire
14.35	PAUSA
16.00	Presentació dels objectius de la sessió 3
16.05	PANEL D'EXPERTS 3. Models productius
17.05	WORKSHOP 3. Models productius
18.35	CLOENDA I COMIAT

A continuació es mostra la relació d'assistents i un resum de les aportacions.

### 3. Assistents

Entitat
300,000 Km/s - consultora planificació urbana
ACCIÓ, Unitat d'Innovació Empresarial
Ajuntament de Barcelona, Serveis de Mobilitat
Ajuntament de Barcelona, Serveis d'economia cooperativa, social i solidària
Ajuntament de Caldes de Malavella
Ajuntament de Girona
Ajuntament de Manresa
Ajuntament de Vic
Àrea Metropolitana de Barcelona
ASODAME, Associació de Dones Emprenedores
Associació de Veïns Devesa-Güell
Associació de Veïns Sagrada Família Barcelona
Associació per a la Promoció del Transport Públic
ATM Autoritat del Transport Metropolità Girona
ATM, Autoritat del Transport Metropolità Barcelona
Barcelona Regional
Cambra de Comerç de Girona
CCOO, Comissions Obreres de Catalunya
Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Demarcació de Girona
Departament de Salut , Agència de Salut Pública de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Departament de Territori i Sostenibilitat, Serveis Territorials
Diputació de Barcelona. Oficina Tècnica d'Avaluació i Gestió Ambiental

Entitat
ENACE, Entidad Nacional de Auditores y Consultores Energéticos
Federació Associacions Veïns Manresa
Fundesplai, Fundació Catalana de l'Esplai
IDAEA – CSIC, Consell Superior Investigacions Científiques
IERMB, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
INCASOL, Institut Català del Sòl
Institut Cerdà
ISGLOBAL, Institut de Salut Global
MIFAS, Fundació Minusvàlids Físics Associats
Montepio de Conductors Manresa
Observatori de la Rehabilitació i Renovació Urbana
Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
Plataforma Qualitat de l'aire i Ecologistes en Acció
Servei de Salut Ambiental de la Generalitat de Catalunya
SinOb Mobilitat, S.L.
UGT, Unió General de Treballadors de Catalunya
Undos arquitectura cooperativa

## ORGANITZACIÓ

Nom i cognoms	Entitat
Marc Darder Solé	Departament Territori i Sostenibilitat
Bet Sau Raventós	Departament Territori i Sostenibilitat
Pilar Paricio García	Departament Territori i Sostenibilitat
Xavier Carbonell Casadesús	ARC Mediació Ambiental
Mar Fàbregas Reigosa	ARC Mediació Ambiental



## 4. Benvinguda institucional

**Pilar Paricio Garcia, Cap d'àrea de planificació de l'Agència de l'Habitatge**, dona la benvinguda i presenta els objectius de la Jornada, contextualitzant-la dins del procés d'elaboració de l'Agenda Urbana de Catalunya, explicant que es tracta d'un mandat de l'Assemblea Urbana de Catalunya, espai de concertació format per les diferents administracions catalanes (Ajuntaments, Àrea Metropolitana de Barcelona, Consells comarcals, Diputacions i diferents Departaments de la Generalitat), Societat Civil i teixit socioeconòmic.

A continuació, van intervenir les següents autoritats, donant la benvinguda i analitzant l'elaboració de l'Agenda Urbana de Catalunya en el marc dels seus organismes i competències:

**Marc Riera i Guix**

President de la Demarcació de Girona del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya

**Lluís Martí Arderiu**

Regidor de l'Ajuntament de Girona- 2n Tinent d'Alcaldia. Àrea de Territori

**Pere Saló Manera**

Director dels Serveis Territorials de Territori i Sostenibilitat a Girona

Per finalitzar, **Xavier Carbonell Casadesús, d'Arc Mediació Ambiental**, explica el funcionament de la sessió i la dinàmica de participació del workshop.

<



En el [següent enllaç](#) podeu trobar íntegrament les seves presentacions.

## 5. Resultats Panel 1. Connectivitat urbana

### El panel de persones expertes

---

#### Persones expertes que formaven part del Panel 1

**Lluís Alegre**

*Director de l'Àrea de mobilitat de l'Autoritat del Transport Metropolità*

**Manel Ferri**

*Vice-president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic*

**Adrià Gomila**

*Director de serveis de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona*

**Mar Santamaria**

*Arquitecta. Cofundadora de 300.000 km/s i consultora de planificació urbana*

Moderadora

**Maite Pérez**

*Cap de l'àrea de mobilitat de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona*

#### Principals aportacions del Panel 1

En el [següent enllaç](#) podeu trobar íntegrament totes les aportacions realitzades pel panel d'experts 1. No obstant això, a continuació es fa un resum de les aportacions dels experts en relació a les preguntes formulades des de l'Agenda urbana de Catalunya o pel moderador del panel:

1. Com a gran repte es planteja la **introducció del concepte “post car city”** que abasta la limitació del cotxe privat, la compactació de la ciutat i l'ecomobilitat.
2. En relació a la ciutat s'ha de valorar **prioritzar la presència del transport públic** en el disseny urbà de manera que s'hi augmenti l'espai que s'hi reserva, se n'afavoreixi la circulació i s'hi dediqui pressupost, s'ha de **Reflexionar sobre el possible alliberament de l'espai urbà** en la mesura en què el cotxe vagi

desapareixent o redueixi la seva presència a la ciutat, i es planteja la **regulació de la invasió de l'espai públic respecte els vehicles de mobilitat personal**.

3. Es proposa **dissenyar noves polítiques de mobilitat i transport públic** que incorporin els canvis que s'estan començant a detectar en la mobilitat de les persones: e-commerce, tele-treball, moviments de mobilitat personal.

4. Potenciar **el transport públic en benefici del canvi climàtic** atès que la situació actual ve marcada per efectes negatius sobre la salut i la contaminació. En aquest sentit s'han proposat les següents mesures: avançar cap a la **ecomobilitat; Compactar teixits urbans** per reduir la mobilitat privada; focalitzar l'atenció en aquelles **zones del territori que no tenen transport públic; augmentar els plans de servei i millorar el finançament** sense augmentar les infraestructures; avançar en la integració tarifària global; **millorar la connectivitat entre municipis que formen part d'àrees urbanes contínues**, de manera que no només es facilitin els moviments cap a les capçaleres del territori sinó també entre municipis veïns i **avançar en la governança** entre operadors i gestors, entre privats i públics i entre administracions del territori.

5. **Completar la cobertura del transport públic amb el privat** i continuar treballant per la millora de la intermodalitat amb els modes de transport públic ja existents. Avançar en la reducció de l'ús del transport privat intraurbà i interurbà.

6. **Establir una metodologia consensuada que permeti mesurar l'eficiència del transport públic i que ajudi a prendre decisions** que vagin més enllà de la intuïció i que disminueixin les externalitats negatives.

7. **Millorar la forma d'accés als serveis** a través de les tecnologies per a tots els ciutadans i tendir a simplificar les aplicacions i consultes digitals de manera que siguin assequibles per a tothom.



## Resultats del workshop

Les persones participants, juntament amb les persones expertes que havien format part del Panel 1, es van distribuir en 7 grups. Cada grup tenia que respondre a una de les 5 preguntes plantejades inicialment.

<b>Preguntes sobre les que s'havien de fer aportacions en clau de reptes:</b>	<b>Grups que van treballar aquesta pregunta:</b>
<b>Intermodalitat</b>	
<i>Els nostres territoris i ciutats afavoreixen el transvasament nodal?</i>	1 i 6
<b>Nous paradigmes</b>	
<i>Podem prescindir dels cotxes a les ciutats?</i>	2 i 7
<b>Transport públic</b>	
<i>Quins dèficits hi ha en matèria de transport públic entre territoris?</i>	3
<b>Eficiència de les infraestructures</b>	
<i>Quins són els reptes vinculats a les infraestructures urbanes?</i>	4
<b>Disrupció digital</b>	
<i>Transformarà el vehicle autònom el model actual de mobilitat?</i>	5

Després de dues rondes de treball de cada grup, es van extreure les següents conclusions:

### A) Principals reptes en relació a la INTERMODALITAT

#### GRUP 1

1. Al **parlar de mobilitat hem de fugir de la jerarquia de xarxes** perquè és el que ens du al planejament de tota la vida. Hem d'entrar a nous paradigmes. La mobilitat s'ha de veure com una xarxa de xarxes que ens ha de proporcionar el que coneixem



com a “**mobility as a service**”, és a dir pensar que la mobilitat és un servei prioritari en el nostre desenvolupament.

2. Quan dos nuclis estan connectats via tren o autobús el problema acaba essent com arribar a aquest tren o autobús bé sigui des d'un nucli que no té aquesta *facility* a prop o bé sigui dins de la pròpia ciutat. Es facilitaria molt aquesta intermodalitat si en aquests camins per arribar a la xarxa principal penséssim la mobilitat a demanda a través de bicicleta, patinet o car-sharing. Aquesta **mobilitat a demanda l'ha de regular el sector públic**, no pot estar regulada només amb criteris de cost-benefici. Probablement s'han **d'explorar fórmules de partenariat públic –privat** fent-hi intervenir també al tercer sector que vetllarà per les condicions del servei en termes d'accessibilitat

3. A vint anys vista **hem de tendir eliminar els combustibles fòssils**. Però cal recordar que la **mobilitat descarbonitzada no implica per se una mobilitat saludable i sostenible**.

4. **No podem abordar la mobilitat compartimentant-la per municipis**. Les xarxes han de ser capil·lars i no s'han de respondre a les necessitats de cada municipi de forma aïllada ja que sovint és entre els municipis on s'ha de reforçar la mobilitat.

5. Hem de **desmitificar la sensació de la mobilitat és actualment molt accessible**. Actualment per desgràcia encara hi ha moltes limitacions de prestacions de servei adaptat. Això no ens ho podem permetre com a societat del segle XXI.

6. **Els punts d'interconnexió han de ser “un lloc on passin coses”**. Per exemple en aquest punts has de poder canviar uns bolquers, jugar, treballar o estudiar, veure vídeos o inclús que es pugui comprar. Hi podria haver centres comercials i així aprofitar el temps d'espera per avençar la compra de casa.

7. **S'ha de veure la tecnologia com una eina**. Massa tecnologia pot inclús causar problemes. La tecnologia no ha de ser en sí mateix el motor ni l'objectiu, ha de ser una eina pràctica al servei del ciutadà. Es tracta de que sigui un suport pràctic per optimitzar itineraris o conèixer les incidències per gestionar el temps. Que permeti inclús conèixer l'impacte econòmic, ambiental i sobre la salut, de l'opció escollida pel desplaçament.

8. Les dades per fer una gestió òptima dels desplaçaments ara d'ara les tenen la telefonia i els serveis de subministrament, no les té el sector públic. S'ha de veure com, respectant la protecció de dades, el **sector privat posa al servei del sector públic dades útils per optimitzar la gestió dels desplaçaments**.

9. S'ha de fer molta **pedagogia**. És l'única manera d'instaurar uns hàbits i una cultura. Però això costa temps i per tant caldria activar mecanismes incentivadors (premis) o punitius (penalitzacions).

10. **Activar impostos finalistes que primin la sostenibilitat.** Preveure algun tipus de mecanisme finalista en la gestió de la recaptació d'impostos amb impacte directe sobre la mobilitat sostenible (retro-impostos).

## GRUP 6

1. Perquè hi hagi **intermodalitat és bàsic que l'AUC plantegi solucions adaptades al territori**. No es el mateix el què ha de passar en una àrea metropolitana, on s'ha de tenir una visió global de xarxa i on en principi per raons de proximitat i densitat, la intermodalitat serà més propícia perquè es facilita aquest intercanvi, que la situació de les ciutats mitjanes i municipis petits o dispersos. En aquest segons cas haurem de plantejar solucions diferents on la prioritat ha de ser garantir l'accés al transport públic.

2. Caldria donar més **valor a les eines de planificació**. Per exemple els **Plans Directors de Mobilitat** que estan actius a Barcelona però que no estan actius a la resta de províncies.

3. Activar **eines de gestió com la integració tarifària** que no està estesa per tot el territori i amés tampoc és equitativa entre ciutats com ara Barcelona i Girona.

4. Calen **millores en el funcionament del transport públic** com ara:

- ✓ La intermodalitat es propiciarà sempre que hi hagi coordinació entre urbà i interurbà. No tenir la visió del transport urbà com a transport estrictament municipal. **Caldria facilitar l'accés de l'interurbà i les parades urbanes** perquè això també facilita la última milla a peu o l'intercanvi modal.
- ✓ Una regla bàsica, difícil de complir es que el temps de **la cadena modal en transport públic s'ha d'intentar que sigui igual o inferior que la del cotxe**.
- ✓ On no hi pugui haver una solució amb transport públic, facilitar els **aparcaments dissuasoris**.
- ✓ També és bàsic **la informació que doni aquest transport públic que ha de transmetre una visió positiva per part del client**. La intermodalitat serà possible si existeix una facilitat i comprensió d'ús de les xarxes, si es té en compte la població envellida i amb dificultats d'accés, i poder transmetre una experiència positiva del viatge que va lligat a per exemple tenir més informació sobre els temps d'espera o explicar que hi ha serveis complementaris en les infraestructures de transport públic o informar en cada tipus de transport dels serveis que ofereixen els altres medis de transport.

## **B) Principals reptes en relació als NOUS PARADIGMES**



## GRUP 2

1. **Dins de la planificació s'ha d'entendre la mobilitat com a servei a nivell local i territorial.** Aquest servei es podria desenvolupar a través d'un partenariat públic-privat on es regulessin els aspectes tarifaris i que permetés compaginar i optimitzar els diferents models mobilitat (multimobilitat). La planificació també ha de ser transversal.
2. Caldria pensar en un **sistema de dades obertes per optimitzar el proveïment dels serveis de mobilitat a través de la tecnologia.** Aquesta tecnologia ha de contemplar els nous usos.
3. **Accessibilitat universal a la mobilitat.** Corregir possibles discriminacions entre la situació dels entorns metropolitans més propers a les grans ciutats, en general més accessibles, y la situació d'alguns territoris d'interior del país que pateixen força més dificultats en aquest àmbit.
4. Tendir cap a un nou concepte d'espai públic. Cal **redefinir l'espai públic sense la presència dominant del cotxe.**

## GRUP 7

1. **Canviar de mentalitat.** S'ha de fer molta pedagogia per aconseguir canvis importants en els models de mobilitat actual.
2. En el nou model, cal **regular en positiu.** De moment no podem avançar cap a un canvi de model penalitzant.
3. Pensar en un **nou model de mobilitat suposa repensar el model territorial.** S'ha de superar la visió de la mobilitat com un problema de resoldre de forma individual. Cal inserir les solucions dins d'una estratègia territorial conjunta, sense atura-se als límits administratius a escala municipal.
4. Cal **integrar la xarxa física i les dades disponibles a partir segurament de la col.laboració públic-privada.**
5. La mobilitat ha de ser un dret universal però en aquest canvi de model el dret a la mobilitat també imposa uns deures (de copagament dels serveis, d'implicació de les empreses en millores de la mobilitat col·lectiva dels seus treballadors, etc..).

## C) Principals reptes en relació al TRANSPORT PÚBLIC

### GRUP 3

1. **El ciutadà necessita conèixer millor el transport públic.** El ciutadà ha de saber els costos que té i els beneficis que comporta. S'ha de ser transparent alhora de compartir aquestes dades.
2. **Un principi rector del transport públic ha de ser la vertebració del territori.**
3. **Reforçar la intermodalitat.** Millorar les xarxes i augmentar la freqüència de pas o disminuir els temps d'espera.
4. **El transport públic ha de ser més sostenible.** S'ha de mirar amb molta cura el finançament municipal que en moltes ocasions no pot assumir sol els costos del proveïment de tots els serveis.
5. S'ha de fer una **planificació integrada amb la participació també de les empreses i els operadors** per optimitzar els horaris dels serveis.
6. **Transport "a la carta" que uneixi capil·larment els petits municipis** o les petites poblacions amb la resta de la xarxa de transport.
7. **El transport públic s'hauria d'adaptar als canvis de demanda segons l'època de l'any.** Per exemple amb l'arribada de turisme a l'estiu caldria revisar les freqüències de pas o la necessitat d'incrementar en servei en algunes línies.

## D) Principals reptes en relació a l' EFICIÈNCIA D'INFRAESTRUCTURES

### GRUP 4

1. **Transversalitat de l'administració.** Es tracta d'enfortir els mecanismes de coordinació i explorar fórmules per mancomunar la planificació de les infraestructures sota el lideratge de l'administració responsable.
2. **Escurçar els temps d'execució de les infraestructures i els tràmits associats.** Des de la planificació d'una infraestructura fins a la seva execució passa tants de temps que la idoneïtat de la intervenció pot replantejar-se en el moment real de la posta en marxa ja que poden haver canviat part dels usos previstos.
3. Fonamental **obrir espais de participació per adaptar millor el desplegament de les infraestructures.** S'han de contemplar espais on es trobin l'administració amb la ciutadania i també amb els partits polítics dirigents i a l'oposició. El llarg termini associat a les infraestructures requereix fixar bases sòlides de consens per garantir la continuïtat dels projectes.

## E) Principals reptes en relació a la DISRUPCIÓ DIGITAL

### GRUP 5

1. El món digital suposa tot un seguit d'oportunitats de millorar (podem tenir-ho tot més a mà sense necessitat de desplaçar-nos) però també suposa uns riscos com ara la dificultat d'algunes persones a accedir als entorns digitals.
2. L'administració ha de buscar la manera de regular el món digital tot i la liberalització normativa. S'ha d'estar vigilant perquè en aquest entorn digital s'està produint actualment una liberalització normativa a nivell de directives comunitàries que fan que **sector públic i privat s'hagin de corresponsabilitzar**. S'està d'estar atent perquè sinó el sector privat entrarà a proveir únicament aquells serveis que li són més rendibles. Per exemple els operadors tendiran a voler copar al mercat de territoris amb una alta demanda mentre que els territoris amb més baixa demanda es quedarien per cobrir.
3. **Aprofitar les oportunitats que dona el món digital per compartir recursos i millorar serveis**. Es podria aprofitar per mancomunar molts serveis i mirar com es poden optimitzar preus i horaris. L'entorn digital permet dissenyar molt millor determinats serveis de transport públic a la demanda per exemple. Que l'operador en funció de la demanda pugui inclús decidir el tipus de vehicle que destina i la freqüència de la línia.
4. **La disrupció digital permet treballar amb "big data"** i això pot donar molta informació alhora de dissenyar nous serveis, però **cal controlar la traçabilitat i la veracitat d'aquestes dades** que ens arriben per poder donar-hi un tractament correcte. Cal implicar a les persones físiques que proveeixen les dades (conductors, controladors, etc) perquè participin activament i en ajudin a garantir-ne la qualitat.
5. **Amb la implantació de les tecnologies probablement desapareixeran lloc de treball que potser ara existeixen vinculats al transport públic**. Aquesta transició s'ha de fer sempre comptant amb la participació de les persones directament implicades



- *La mobilitat és un dret, no un servei!*





## 6. Resultats Sessió 2. Qualitat de l'aire

### El panel de persones expertes

---

#### Persones expertes que formaven part del Panel 2

**Xavier Basagaña**

*Investigador en bioestadística a l'Institut de Salut Global*

**David Casabona**

*Cap de l'oficina tècnica d'Avaluació i Gestió Ambiental de la Diputació de Barcelona*

**María García**

*Membre d'Ecologistes en Acció Catalunya i representant de la Plataforma Qualitat de l'Aire*

**Xavier Guinart**

*Cap del Servei de Vigilància i Control de l'Aire de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic del Departament de Territori i Sostenibilitat*

**Xavier Querol Carceller**

*Investigador de l'Institut de Diagnòstic Ambiental i Estudis de l'Aigua*

Moderadora

**Carme Chacon**

*Sub-directora general de Seguretat Alimentària i Protecció de la Salut de l'Agència de Salut Pública de Catalunya. Departament de Salut*

#### Principals aportacions del Panel 2

En el [següent enllaç](#) podeu trobar íntegrament totes les aportacions realitzades pel panel d'experts 2. No obstant això, a continuació es fa un resum de les aportacions dels experts en relació a les preguntes formulades des de l'Agenda urbana de Catalunya o pel moderador del panel:

1. Com a primer repte es planteja **avaluar les conseqüències sobre la salut de qualsevol actuació**. Avaluar la contaminació de l'aire a partir del concepte "càrrega crítica" i plantejar mesures excepcionals per a episodis de contaminació màxima o extrema. Ajustar aquestes **mesures als diferents tipus de partícules contaminants**,

en especial la reducció de les emissions de diòxid de nitrogen i el PM10, que perjudiquen més la salut i **dissenyar polítiques que permetin la descarbonització de la mobilitat.**

2. Es recomana **avançar en la definició d'una àrea d'influència** i treballar amb els ens locals no metropolitans per a emprendre mesures conjuntes. Es proposa delimitar **hàbitats urbans lliures de contaminació** amb aplicació de **polítiques de restricció de la mobilitat** com les següents:

- estendre les àrees 90km/h i el control urbà de la velocitat (30km/h);
- procurar per la circulació de cotxes i en especial vehicles de transport més nets i que funcionin amb energies renovables;
- dissenyar peatges urbans que siguin gratuïts per a vehicles compartits
- **“transport actiu”**: pensar actuacions que avancin en la reducció de vehicles; afavorir el transport actiu (caminar o bicicleta);
- **ampliar l'espai públic** (es posa com a exemple el tema de les superilles) i reduir les places aparcament en superfície i deixar-lo per a la càrrega i descàrrega;
- incrementar el transport públic;
- i identificar localitzacions urbanes per avançar cap a una **logística intel·ligent**: petits centre logístics que centralitzin la recepció de les mercaderies o de l'e-commerce.

3. **Estudiar la problemàtica sobre la salut i el medi ambient** que es pot derivar de la possible generalització dels vehicles no contaminants

4. **Canviar la legislació laboral** per afavorir nous modes de treball i **planificació urbanística** per a facilitar serveis i equipaments propers al ciutadà .

5. **Detecció de les arteries urbanes més contaminades** per dissenyar actuacions específiques sobre la mobilitat que suporten.





## Resultats del workshop

Les persones participants, juntament amb les persones expertes que havien format part del Panel 2, es van distribuir en 4 grups. Cada grup tenia que respondre a una de les 4 preguntes plantejades inicialment.

Preguntes sobre les que s'havien de fer aportacions en clau de reptes:	Grups que van treballar aquesta pregunta:
<b>Governança cooperativa</b>	
<i>Calen nous espais de govern cooperatiu per millorar de la qualitat de l'aire?</i>	1
<b>Mobilitat i contaminació</b>	
<i>Quines mesures cal implementar per assolir l'objectiu zero emissions?</i>	2
<b>Noves tecnologies: oportunitats i amenaces</b>	
<i>Explorem adequadament els avenços tecnològics?</i>	3
<b>Planificar les emissions</b>	
<i>Podem assolir hàbitats urbans lliures de contaminació?</i>	4

Després de dues rondes de treball de cada grup, es van extreure les següents conclusions:

### A) Principals reptes en relació a la GOVERNANÇA COOPERATIVA

#### GRUP 1

1. La governança cooperativa és fonamental per un motiu molt clar: els municipis estan on estan però l'atmosfera es mou i per tant **el què un municipi emet a l'atmosfera afecta a l'altre municipi** i per tant això s'ha de coordinar.

2. **La dispersió d'actors també és un problema.** Tenim diferents nivells d'administració amb diferents capacitats per intervenir i tenim els ciutadans i



empreses. Tothom intervé en l'atmosfera i per tant també hem de coordinar les nostres accions.

3. Hi ha un **excés de legislació**. Cada nivell d'administració té la seva i cada Ajuntament té les seves ordenances que no sempre són coherents unes amb les altres.

4. També ens podem trobar que **cada municipi tingui les seves prioritats**. Alguns municipis poden donar molt valor al tema econòmic i sacrifica la component ambiental per la generació de riques a escala local i al municipi del costat té molta importància la qualitat de l'aire però li afecten totes les emissions de l'empresa situada en el municipi veí.

5. Entre les **formes de poder millorar la governança cooperativa** es proposen:

- ✓ La creació de **figures que puguin coordinar l'acció a nivell d'un territori més gran** (com serien les Zones de Protecció Atmosfèrica o la gestió de l'AMB que pretén l'aplicació a l'escala metropolitana de polítiques comunes).
- ✓ La Generalitat hauria de contribuir a **acliar les competències** de cadascú i el marc legislatiu que ha d'acompanyar la seva aplicació.
- ✓ L'Associació de Municipis (**AMC**) i la Federació de Municipis de Catalunya (**FMC**) haurien d'assumir més lideratge i tenir un **paper més rellevant alhora de coordinar els municipis**.
- ✓ Hi hauria d'haver **menys legislació però ben clara i contundent**.
- ✓ **El ciutadà ha d'estar ben informat** en relació a tots aquests aspectes relatius a la qualitat de l'aire però correspondria a les administracions activar les mesures.

## **B) Principals reptes en relació a la MOBILITAT I A LA CONTAMINACIÓ**

### **GRUP 2**

1. Cal fer **molta pedagogia per arribar progressivament a la mobilitat sostenible**. Hem d'arribar a poder desvincular la contaminació de la mobilitat.

2. **Reduir l'ús del vehicle privat urbà**. És el factor de contaminació principal. Per fer-ho caldrà acompanyar-ho d'una replanificació del model territorial que hauria de descentralitzar serveis.

3. **Reduir l'espai d'ocupació dels vehicles.** Per culpa del parc mòbil perdem i immobilitzem molt d'espai per altres usos potencials. Aquest mer estocatge consumeix un recurs molt valuós.
4. Procurar que el transport públic es faci amb **flotes de vehicles més eco-eficients.**
5. **Aïllar als ciutadans del trànsit.** Evitar la seva exposició a la contaminació, especialment dels grups més vulnerables com ara infants, gent gran, malalts.
6. **Cedir governança. Promoure la corresponsabilitat** treballant més amb el criteri d'àrees funcionals, on es donin per exemple els grans fluxes de mobilitat quotidiana, més que per àmbits purament administratius.
7. **Mesurar l'afectació directa de la contaminació a la població.** Es tractaria de centrar el missatge no tant en els valors d'emissions i els límits sinó en els efectes que l'assoliment d'aquests valors està tenint sobre la salut. **Seria més impactant traduir les dades a percentatge de gent exposada al contaminant**, percentatge de gent vulnerable afectada per les emissions, etc..Més que parlar de decibels a la ciutat saber per exemple que soroll es tradueix en un determinat nombre de persones mortes cada any a la ciutat de Barcelona.
8. **Coneixement de les experiències amb èxit o no per valorar la seva aplicació a les nostres ciutats.** Hi ha coses que han funcionat en altres entorns urbans que no estem aplicant i mesures que ja s'ha comprovat a altres indrets que no han resolt el problema.
9. **Les característiques territorials que tenim són molt diverses i les polítiques no poden ser les mateixes arreu** a risc d'incrementar les discriminacions i la vulnerabilitat social. Això es tradueix per exemple en, sabent que el vehicle privat s'ha de reduir, a segons quins territoris del nostre país seguirà essent l'única alternativa de desplaçament per poder accedir a uns serveis bàsics. No es pot aplicar una política generalista que penalitzi l'ús del vehicle sense tenir en compte algunes especificitats territorials.
10. Tenim molt coneixement i múltiples fonts de finançament . S'ha de poder **posar en comú la informació contrastada** per poder prioritzar les intervencions de cara a millorar la qualitat de l'aire i optimitzant l'assignació de recursos econòmics.
11. Cal **compatibilitzar les accions de qualitat de l'aire i el clima.** Per exemple si incentivem el cotxe elèctric i no tenim prou energia renovable i els hem de moure amb combustibles fòssils, l'únic que fem es canviar de lloc el problema.
12. **La gestió s'ha de fer actualment via la legislació.** De moment es constata que per sí sols no som capaços d'actuar si no tenim uns condicionants normatius que ens obliguen.

13. Planificar i promoure les **infraestructures verdes**.

14. **Gestionar i planificar la distribució urbana de mercaderies (DUM)** per intentar reduir la contaminació que aquesta activitat provoca. Es podria treballar amb microplataformes, zones de concentració d'arribada de diferents distribuïdors en un punt i l'aproximació final a client fer-la d'una manera més sostenible i adaptada a la zona on s'ha de repartir.

#### **Aportacions:**

- A l'informar a la població és important com construïm el missatge. No és el mateix dir que "sols una estació de Barcelona ha superat els límits d'òxids de nitrogen" que dir. "el 80 % de la població de l'Eixample ha respirat aire amb concentracions superiors a les admises d'òxid de nitrogen". Les dues volen dir el mateix, però la segona ben segur té molt més impacte.

## **C) Principals reptes en relació a les NOVES TECNOLOGIES.**

### **GRUP 3**

1. **Un aspecte clau és la relació de les dades amb la informació.** Pel que fa a les dades és important analitzar qui gestiona aquestes dades, quines han de ser les dades de referència a tenir en compte per la qualitat de l'aire, com les hem de gestionar i quins anàlisis hem de fer i d'acord amb aquest anàlisi quines accions s'haurien de fer.

2. És important determinar qui pot accedir i com a tota aquesta informació. En aquest sentit **les aplicacions de mòbil es podrien potenciar**. Es tractaria de donar més difusió a les apps que ja existeixen (per exemple una que dona les dades de qualitat de l'aire a Catalunya o una altra de l'Agència Europea de Medi Ambient) i també promoure'n de noves.

3. La tecnologia i la mobilitat tenen una relació molt directa. Es pot aprofitar les noves tecnologies per **afavorir el teletreball** i per tant reduir els desplaçaments i això afavoreix la millora de la qualitat de l'aire. Pel teletreball caldria reflexionar més sobre les eines concretes que cal implantar i quins models de gestió.

4. **L'increment del comerç electrònic** sembla una conseqüència immediata de l'expansió de les noves tecnologies. Sobre els reptes del comerç electrònic s'assenyalen entre d'altres: a) conscienciar sobre l'ús responsable d'aquest comerç; b) poder promoure impostos associats (assimilable si es vol al que s'aplica a les begudes sucrades); c) reflexionar sobre com integrar el comerç electrònic en el concepte d'economia circular.

6. **Avaluar les afectacions de les infraestructures tecnològiques sobre la salut** (cas per exemple del 5G).
7. **Revisar els criteris de planificació urbanística tenint el compte els nous models de repartiment en zona urbana** en l'última milla. Son models derivats en bona part de l'increment de les compres per internet.
8. **Mobilitat compartida smart i gestió transport públic pot millorar molt amb les noves tecnologies.** S'explica com exemple que en alguns aeroports tenen apps per compartir viatges d'aproximació al centre de la ciutat. Seria un bon model a replicar.
9. **En referència a la tecnologia pròpia de mobilitat del cotxe caldria fer un balanç fi de que guanyem amb els diferents models** (elèctrics, híbrid o que funcionin amb hidrogen). Caldria analitzar-ho des d'una visió més sistèmica, en termes de cicle de vida o de metabolisme energètic.
10. **Focalitzar les noves tecnologies en aquells àmbits en els que la mobilitat té una incidència molt gran** (cas dels repartidors, taxis, flotes de serveis municipals, etc...)

## **D) Principals reptes en relació a PLANIFICAR LES EMISSIONS**

### **GRUP 4**

1. **Cal fixar uns criteris de futur.** Des d'on partim ens hem de fixar on volem arribar afrontant tots aquests reptes. Primer de tot s'ha de determinar quina és la capacitat i vulnerabilitat del territori per poder dimensionar l'impacte d'aquestes emissions. Saber fins on podem emetre a partir d'avui. Es recorda que el compliment de la normativa no implica que no hi pugui haver una superació puntual dels nivells admesos i la possibilitat d'afectació sobre la salut.
2. **Un pilar de cara al futur és la descarbonització** que va lligada a la promoció de fonts alternatives d'energia. També és important conèixer en quin punt es troba la recerca I+D+i que s'està fent en temes de descarbonització.
3. **La normativa que fixés les emissions dels contaminants principals hauria de tenir uns objectius espaials i temporals** clars per poder calendaritzar un percentatge de reducció.
4. Caldria identificar el punts crítics i els llocs més vulnerables amb afeccions potencials per la salut (semblantment al que s'ha fet amb els 40 municipis inclosos en el Pla de la Qualitat de l'Aire)

5. S'ha de **vigilar com es fa la implantació de la normativa**. Hauria d'incloure unes mesures preventives i correctores, amb un sistema d'avaluació i seguiment amb indicadors de salut pública. I també avaluar com afectaria la seva aplicació a la mobilitat.

6. Són **fonamentals les campanyes de conscienciació** dirigides a les activitats econòmiques, a la població en general, als grups de risc, etc.



- *Sembla com si ens resignéssim a que hi ha d'haver emissions sempre i que hem de parlar de com reduir i avaluar. Crec que hem de ser més ambiciosos i parlar d'eliminar. Aquest ha de ser l'objectiu. L'energia ha de ser neta perquè l'aire ha de ser net com ho volem per l'aigua amb l'agreujant que l'aire no el podem trobar net al supermercat com l'aigua. Per tant, electrificació i combustibles nets. I començar el debat que ja han iniciat a altres països sobre el transport aeri i marítim que són massa sovint oblidats.*





## 7. Resultats Sessió 3. Models productius

### El panel de persones expertes

---

#### Persones expertes que formaven part del Panel 3

**Carlos del Barrio**

*Membre de la Comissió Executiva de CCOO de Catalunya, Política Sectorial i Sostenibilitat*

**Joan Miquel Hernández**

*Cap de l'Àrea d'Anàlisi Estratègica de la Direcció General d'Indústria. ACCIÓ, Unitat d'Innovació Empresarial*

**Ma Dolores Sánchez**

*Presidenta de l'Associació ASODAME (Dones emprenedores)*

**Esther Vidal**

*Directora dels serveis d'economia cooperativa, social i solidària a l'Ajuntament de Barcelona*

Moderadora

**Iolanda Fresnillo**

*Sociòloga, auditoria i polítiques comunitàries*

#### Principals aportacions del Panel 3

En el [següent enllaç](#) podeu trobar íntegrament totes les aportacions realitzades pel panel d'experts 3. No obstant això, a continuació es fa un resum de les aportacions dels experts en relació a les preguntes formulades des de l'Agenda urbana de Catalunya o pel moderador del panel:

1. El primer repte a abordar envers els **models productius** seran les afectacions pel canvi climàtic, la digitalització i la transformació energètica. **La ciutats** com a centres de talent, han d'aportar coneixement als sectors productius per a facilitar la superació de l'afectació pel canvi climàtic, la digitalització i el new green deal.



2. Cal avançar en la **digitalització del món industrial (indústria 4.0)**, i estendre la indústria 4.0 al teixit que encara no s'ha transformat.
3. Aplicar el **paradigma de new green deal** per fer front als reptes de la sostenibilitat i el canvi climàtic i dissenyar polítiques públiques que permetin avançar en aquest paradigma.
4. Les **polítiques públiques** han d'ajudar a la transformació de sectors que queden al marge de les transformacions digitals i són poc sostenibles, com el turisme, amb llocs de treball precaris que generen poca riquesa. També ajudar a incrementar el contingut tecnològic de les PIMES ja que actualment només el 8% del teixit productiu empresarial es pot considerar que té un nivell tecnològic alt, per exemple en la construcció (incorporació de mesures d'estalvi energètic, de canvis en els subministraments elèctrics, aigües residuals, etc.)
5. S'ha de valorar el **desenvolupament de l'economia social i comunitària** per a què tingui incidència en el PIB del país.



Girona, 19 de juny de 2019