

PROCÉS PARTICIPATIU PER L'ELABORACIÓ DE L'ORDENANÇA DE LA ZONA DE BAIXES
EMISSIONS

COMISSIÓ DE SEGUIMENT

Sessió del dia 16 de setembre de 2019

Assistents:

Representants de les següents entitats:

Plataforma per la Qualitat de l'Aire, CCOO, IERMB-UAB, PIMEC Comerç

Tècnics municipals:

Cristina Castells, Direcció d'Energia i Qualitat Ambiental, Ajuntament de Barcelona

Arantxa Millás, Direcció d'Energia i Qualitat Ambiental, Ajuntament de Barcelona

Jordi Remírez, Direcció d'Energia i Qualitat Ambiental, Ajuntament de Barcelona

Maite Peris, Direcció de Comunicació i Participació d'Ecologia Urbana, Ajuntament de Barcelona

Xavier Moreno, Departament de Participació d'Ecologia Urbana, Ajuntament de Barcelona

Jèssica Pujol Vendrell, Departament de Participació d'Ecologia Urbana, Ajuntament de Barcelona

Ordre del dia:

- Valoració i retorn del procés participatiu
- Presentació de les principals fites de l'ordenança
- Presentació de la campanya comunicativa prevista
- Torn obert de paraula

Xavier Moreno dona la benvinguda a tots els assistents i explica que l'objectiu de la reunió és fer un retorn i tancament del procés participatiu a la Comissió de Seguiment i explicar les principals fites de l'ordenança i la campanya comunicativa prevista.

Després de fer un repàs als objectius i fases del procés, explica els resultats de les sessions de participació: es van realitzar 4 sessions presencials, una adreçada als membres de la Taula contra la contaminació de l'aire, el Consell per la Sostenibilitat, el Consell de Benestar Social i el Pacte per la Mobilitat; i tres obertes a la ciutadania i territorialitzades. En total hi ha participat 231 persones, a les que cal afegir 182 participants mitjançant la plataforma Decidim. Hi ha participant representants de 49 entitats diferents. S'ha detectat un biaix de gènere i d'edat: la majoria dels participants en les sessions territorials han estat homes de més de 46 anys (al voltant del 70% dels participants han estat homes i al voltant d'un 60% dels participants són més grans de 46 anys). La majoria dels participants són nascuts a l'Estat

Espanyol. Si bé les valoracions dels participants han estat positives en relació a poder-se expressar durant els debats, cal destacar que els espais es van quedar petits i això va provocar problemes acústics a l'hora de fer els grups de treball. Vam rebre diverses queixes al respecte.

Cal destacar que malgrat ser un procés amb l'objectiu de promoure un debat sobre l'aplicació de la zona de baixes emissions, els grups van destinar una part important del temps a informar i resoldre dubtes sobre la iniciativa.

El resultat material del procés és una memòria de resultats amb el detall dels debats realitzats i les aportacions recollides i un informe de retorn amb la resposta a les suara esmentades aportacions. Tota aquesta documentació estarà disponible al lloc web del decidim a partir del 23 de setembre.

Tot seguit Jordi Remírez explica la tipologia d'aportacions rebudes. En general les aportacions més recurrents es poden agrupar en quatre grans blocs:

- Ampliar el parc de vehicles afectats per la mesura.
- Millorar el transport públic.
- Aplicar autoritzacions per persones que utilitzen poc el vehicle.
- Atorgar més exempcions.
- Canviar el sistema pel qual es classifica el parc (distintius DGT)

Remarca que en totes les sessions es van recollir opinions molt polaritzades en tots els temes, per exemple, sectors que demanaven que la mesura fos més restrictiva versus sectors que demanaven que no s'apliqués aquesta mesura, sectors que demanen que no s'apliqui cap exempció versus sectors que demanen que aquestes s'estenguin, etc.

A continuació explica els principals canvis incorporats a la proposta inicial de l'ordenança després del procés participatiu:

- Autoritzacions de 10 dies a l'any per vehicles sense distintiu ambiental de la DGT.
- Autoritzacions temporals per a vehicles de serveis singulars amb accés esporàdic a la ZBE.
- Autoritzacions a vehicles estrangers que compleixin els requisits tecnològics.
- Disposició transitòria: l'ordenança no produirà efectes fins transcorregut 1 any des de la seva entrada en vigor per als vehicles de les categories N1, N2, N2, M2 i M3 (autocars, furgonetes, vehicles d'ús professional).
- L'ordenança entrarà en vigor dia 1 de gener i durant els primers tres mesos no es sancionarà.

Continua explicant el calendari de tramitació previst:

- Setembre: Aprovació per la Comissió de Govern, Esmenes dels grups polítics i aprovació a la CEUM (Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat).
- Octubre/Novembre: Tràmit d'informació pública
- Novembre: resposta a les eventuals al·legacions
- Desembre: Plenari – Aprovació definitiva

Tot seguit pren la paraula Maite Peris per explicar l'estratègia comunicativa que es vol seguir. En primer lloc mostra un anàlisi DAFO que serveix com a punt de partida per situar l'estratègia definitiva, es destaquen com a debilitats la manca d'assajos perquè no s'ha declarat mai l'episodi de contaminació, i que encara estem pendents de millores en el transport públic

sobretot d'altres administracions. Com a amenaces es destaca la pressió de col·lectius contraris o el cas de Madrid Central. Com a fortaleses s'apunta al coneixement i acceptació de la gent de la ZBE segons el darrers GESOP i Baròmetre i que hi ha una governança compartida amb altres administracions (AMB, Ajuntament de Barcelona, Generalitat). Per últim es destaquen les oportunitats: increment del 4% d'usuaris del transport públic al 2018, creix la pressió de col·lectius que demanen una millora per la qualitat de l'aire, desenvolupament d'un procés participatiu i una major atenció mediàtica.

Tot seguit explica que el relat de la campanya es basarà sobretot en el tema de la salut. A continuació explica els objectius de la campanya:

- Informar i acompanyar a la ciutadania a saber com moure's per Barcelona.
- Posar en valor la xarxa de transport públic.
- Cooperar i generar unitat municipal i interadministrativa.
- Posar en valor la idea de protecció de la salut.

Aquest missatge es preveu adaptar segons el públic objectiu: població en general, transportistes, turisme, col·lectius vulnerables i VPMR.

Es preveu una primera fase de la campanya durant la tardor de 2019 i la segona durant el gener de 2020.

S'obre el torn de paraula.

Des de la Plataforma per la Qualitat de l'Aire es considera que la mesura surt a mig gas i caldria que fos més restrictiva, en referència a la disposició transitòria, les exempcions i les autoritzacions. També demanen que hi hagi dades més clares i concretes de l'estimació de la reducció en la contaminació al 2020, 2021, 2022, etc i que l'ordenança prevegi plans de contenció i mesures addicionals en cas que no s'acompleixin els objectius. També els sorprèn que només hi hagi 70 càmeres.

En relació a si la mesura és massa poc restrictiva, es respon que per a que sigui socialment aplicable s'han hagut de permetre certes concessions, dins la diversitat d'opinions i propostes rebudes, s'han intentat trobar un punt mig, sempre partint de la base de la importància d'aquesta mesura per millorar la salut de tots els barcelonins i barcelonines. En relació als plans de contenció i reajustament, en la proposta actual d'ordenança queda recollida aquesta idea, tot i que no estan definides les mesures per portar a terme. Pel que fa les dades estimades de disminució de la contaminació, des de Qualitat Ambiental, en el marc de la Taula contra la contaminació de l'aire, es subministraran dades més acurades. En relació a les càmeres, es comenta que hi ha un límit pressupostari, i que s'han destinat molts diners a la plataforma de software que ho ha de suportar, i que s'entén que es podran anar augmentant les càmeres paulatinament.

Des de PIMEC Comerç volen felicitar a l'Ajuntament per la mesura i per l'intent d'encaix de les diverses problemàtiques, estan satisfets amb la disposició transitòria ja que dona una mica de temps a les persones que utilitzen el seu cotxe per treballar.

Una altra intervenció pregunta si s'ha plantejat utilitzar un altre sistema que no siguin les etiquetes de la DGT, ja que aquestes han plantejat alguns dubtes. Des de Qualitat Ambiental es respon que s'ha escollit aquest sistema perquè és l'utilitzat a tot l'estat espanyol.

També es pregunta si està previst prendre alguna mesura amb el Port, ja que també contamina molt. Es respon que actualment s'està treballant en aplicar dues mesures: que en



l'aproximació al Port els vaixelles utilitzin gas i que un cop atracats puguin funcionar amb electricitat.

Des de la UAB es comenta que a l'hora d'enfocar la comunicació a diversos públics, cal tenir en compte amb les persones que vénen a treballar al centre de Barcelona (no només a les zones de polígons), ja que hi ha moltes empreses que ofereixen aparcament als seus treballadors i hi ha molt moviment en aquest sector.

I sense més intervencions, es dona la sessió per finalitzada.