



## **DOCUMENT DE TREBALL**

### **La millora de la qualitat de l'aire com a imperatiu en l'actuació de les administracions públiques i els agents econòmics i socials**

Millorar la qualitat de l'aire ha de constituir un pilar fonamental en l'agenda de totes les administracions públiques, comptant amb la implicació dels agents econòmics i socials. Cal reconèixer i -sobretot- garantir, el dret a l'aire net, tant per protegir la salut de les persones com el medi ambient.

Existeix evidència científica que relaciona l'exposició a contaminació atmosfèrica amb efectes negatius sobre la salut, tant a nivell de mortalitat com de morbiditat. Els nadons, els infants i les dones embarassades, així com les persones amb malalties respiratòries o de l'aparell circulatori, conformen els grups de persones més vulnerables als efectes de la contaminació de l'aire. Algunes persones grans poden ser també vulnerables degut a la disminució de la funció dels òrgans amb l'edat. Tanmateix, totes les persones estem sotmeses a aquest risc. Recentment, la Organització Mundial de la Salut (OMS) ha revisat les seves Directrius Mundials de Qualitat de l'Aire que, tot i no ser legalment vinculants, responen a l'evidència científica recopilada des de 2005. Aquestes recomanacions actualitzades de la OMS rebaixen de manera significativa els líndars màxims recomanats per a alguns contaminants.

Cal tenir en compte que les polítiques de qualitat de l'aire no es poden entendre de manera deslligada de les que es defineixen per abordar l'emergència climàtica, un dels majors reptes globals als quals cal fer front també amb urgència, tant des de la vessant de la mitigació com de l'adaptació. En termes de mitigació i neutralitat, i en especial en l'àmbit urbà, alguns dels anomenats "forçadors del clima" són precisament contaminants atmosfèrics que afecten negativament a la salut humana i, per tant, les mesures per reduir-ne la seva concentració són co-beneficioses. Des de la perspectiva de l'adaptació, no podem oblidar que el canvi climàtic incrementa substancialment el risc que es donin situacions que agreugen l'efecte sobre la salut de la contaminació (onades de calor, episodis d'estancament de l'aire).

Actuar sobre les causes que generen la contaminació de l'aire proporciona altres beneficis socioambientals col·laterals com són la millora de la qualitat acústica, la reducció de l'accidentalitat o el repartiment més just i equitatiu de l'espai públic.

A totes aquestes sinergies cal sumar la necessitat de garantir mecanismes perquè la transició cap a economies i societats ambientalment sostenibles sigui justa, inclusiva i equitativa, sense deixar a ningú enrere.

Per això, és necessari seguir actuant decididament per una millora de la qualitat de l'aire que respirem a Catalunya.



### **No partim de zero: assumim les lliçons apreses dels antecedents**

Atesa la complexitat dels orígens de la contaminació de l'aire i la distribució de les competències per actuar sobre les causes, és imprescindible la implicació activa i coordinada de l'administració de la Generalitat, les administracions locals i supramunicipals, els agents socials i econòmics, i la col·laboració de l'Estat.

La meta cap a la qual s'ha d'avançar ja té camí recorregut i es remarquen les dues Cimeres de Qualitat de l'Aire prèvies, centrades en l'àmbit metropolità de Barcelona, on van participar la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la Diputació de Barcelona, l'Autoritat del Transport Metropolità, el Port de Barcelona, l'Aeroport de Barcelona-El Prat i representants locals dels municipis de la conurbació de Barcelona i els seus entorns (Àmbit-40 i Zona d'influència).

Fruit dels acords de les Cimeres, l'1 de gener de 2020 es posa en marxa la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona que comprèn els municipis de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià del Besòs, Cornellà de Llobregat i Esplugues de Llobregat

En l'àmbit local, a banda de les estratègies per millorar la qualitat de l'aire que s'han aprovat a nivell municipal i supramunicipal, es destaca la *Declaració de Sabadell - Per un acord polític i social per a la millora de la qualitat de l'aire*, derivada de la Cimera d'Alcaldies que es va celebrar a mitjans d'octubre de 2021 en el Segon Congrés de Qualitat de l'Aire. També cal subratllar el desplegament de diferents Taules de qualitat de l'aire arreu del territori, com a espais transversals de coordinació i governança.

Més enllà d'aquestes iniciatives o compromisos específicament enfocats a la qualitat de l'aire, la transversalitat de la problemàtica i la necessitat estratègica de coordinació entre agents fan que prenguin rellevància altres fites tals com el Pacte nacional per a la mobilitat sostenible i segura 2021-2030, el Pla director de mobilitat del sistema integrat de mobilitat metropolitana de Barcelona 2020-2025, el Pla director d'infraestructures de transport públic col·lectiu de l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2021-2030, el Pla metropolità de mobilitat urbana (2019-2024), el Pla interdepartamental i intersectorial de salut pública o el Pacte nacional per a la indústria, entre molts d'altres. Totes aquestes planificacions, en les quals es fixen objectius de reducció d'emissions de contaminants locals i s'adopten compromisos d'actuació consensuats, assenten unes bases sòlides per abordar la millora de la qualitat de l'aire des d'una mirada intersectorial.

Donant continuïtat a aquest recorregut, la Tercera Cimera per a la Qualitat de l'Aire s'entén com una nova passa per accelerar la millora de la qualitat de l'aire, participant per primer cop, a banda de les administracions, representants dels agents socials i econòmics, i estenent el seu abast a tot el territori català.

En aquest sentit, els acords presos en aquesta Tercera Cimera per a la Qualitat de l'Aire conformaran el full de ruta per a la millora de la qualitat de l'aire i han de ser incorporats com a principis rectors del nou Pla de Millora de Qualitat de l'Aire de Catalunya.

Adicionalment, el Govern de la Generalitat es compromet a treballar per fer possible l'aprovació de la Llei de Qualitat Atmosfèrica durant aquesta legislatura, fent un procés de participació ampli i plural amb els agents implicats. Aquesta Llei adoptarà una perspectiva



quàdruple (atmosfèrica, acústica, lumínica i odorífera), actualitzarà la legislació catalana ja existent en aquestes matèries, i proporcionarà les eines necessàries per facilitar l'aplicació i la gestió de polítiques ambientals per millorar l'aire que respirem, anant més enllà del que dictamina la normativa europea quan sigui factible.

### **Compromisos i full de ruta per a la millora de la qualitat de l'aire a Catalunya**

Cadascuna de les administracions i organitzacions que adoptem aquest Acord ens comprometem a:

- Reduir, com a mínim, un 10 % les emissions de NOx i PM generades l'any 2025, prenent com a referència l'any 2019.
- Portar a terme les accions estructurals necessàries per accelerar la millora de la qualitat de l'aire i tendir, progressivament, a assolir els nivells que recomana la OMS.
- Donar continuïtat a les estratègies coordinades d'informació, sensibilització i educació ambiental per implicar a la ciutadania i a la indústria per tal que esdevingui un agent actiu i compromès en la modificació dels hàbits que tenen incidència en la qualitat de l'aire i en la seva salut, vetllant per una transició justa que no deixi ningú enrere.
- Donar suport a la recerca i promoure el coneixement de les causes i el comportament de la contaminació atmosfèrica a Catalunya, així com el seu impacte sobre la salut.
- Adequar, si fos necessari, les planificacions i normatives al que estableix aquest acord.

Per a la translació pràctica d'aquests compromisos marc es treballen **set àmbits d'acció**:

#### **1) Un marc de treball comú consensuat a través de la Taula de Qualitat de l'Aire de Catalunya**

El treball que les diferents institucions han fet per millorar la qualitat de l'aire ha conduït a que es busquessin espais per a debatre les accions que han dut i estan duent a terme per a millorar la qualitat de l'aire. Tenint en compte que les mesures que cal adoptar no entenen de fronteres administratives i a fi de ser més eficients cal disposar d'un marc de treball que pugui donar cobertura a aquesta necessitat.

Ens comprometem a crear la Taula de Qualitat de l'Aire de Catalunya com un espai de governança i debat, amb una composició equilibrada que inclourà tots els agents que s'adhereixen a aquest Acord i d'altres que es consideri convenient incloure, sense eliminar la resta de Taules existents que aborden singularitats concretes del territori. L'objectiu de la Taula de Qualitat de l'Aire de Catalunya serà facilitar l'adopció i la coordinació de les accions que s'han d'aplicar per millorar progressivament la qualitat de l'aire. Es convocaran reunions periòdiques i es treballarà per comissions específiques, les qual es conformaran en el marc del desplegament de la Taula, definint les seves línies de treball, l'adopció d'estratègies conjuntes i els calendaris concrets.

Alguns dels temes a tractar en el marc d'aquesta Taula poden ser: possibles mecanismes de fiscalitat ambiental tenint una visió global entre els existents i els que s'estan analitzant,



instruments i plataformes d'informació i comunicació compartides o aplicabilitat de mesures conjuntes.

## **2) Zones de Baixes Emissions (ZBE) com a catalitzador del canvi cap a una mobilitat més sostenible**

D'acord amb la normativa, els municipis de més de 50.000 habitants han d'implantar Zones de Baixes Emissions (ZBE). Aquesta obligatorietat també aplica als municipis de més de 20.000 habitants on se superin els valors límit de qualitat de l'aire regulats.

Acordem fer un pas endavant i assumim el compromís de treballar per a la implementació de ZBE a tots els municipis de Catalunya de més de 20.000 habitants abans d'acabar l'any 2025.

El disseny de les ZBE ha de respondre a uns criteris comuns i consensuats que facilitin la comprensió per part de la ciutadania i que vetllin per una transició justa i inclusiva. Alhora, cal que aquest model general comú sigui adaptable a les diferents realitats territorials, socials i ambientals dels municipis.

Ens comprometem a dur a terme les següents accions, agrupades per fases:

- a) Definició de les ZBE:
  - Definir l'àmbit d'aplicació de les ZBE en el terme municipal abans de la finalització del primer semestre de l'any 2023 pels municipis de més de 50.000 habitants i abans de la finalització del primer semestre de l'any 2024 per a la resta. Aquestes definicions hauran de contemplar una visió flexible per tal que pugui adequar-se a l'àmplia varietat de situacions en els diferents municipis de Catalunya.
  
- b) Planificació de les ZBE:
  - Establir i donar a conèixer el cronograma d'implementació previst del municipi, que podrà ser gradual, contemplant en un primer estadi les situacions d'episodi ambiental de contaminació atmosfèrica.
  - Preveure períodes específics i transitoris d'adaptació a les restriccions els sectors professionals del transport de mercaderies i de persones, tenint en compte les condicions derivades del compliment dels terminis, l'amortització dels vehicles i les circumstàncies personals relacionades amb el compliment de l'edat de jubilació.
  - Definir mesures complementàries en coherència amb els objectius de millora de la qualitat de l'aire, afavorint el canvi modal respecte la renovació del vehicle (gestió de l'aparcament, augment d'aparcaments d'enllaç en punts estratègics d'intercanvi modal, millora de l'accessibilitat i l'oferta de transport públic, millores en les infraestructures per als desplaçaments no motoritzats, creació de zones pacificades fora dels límits de les ZBE, incorporació d'entorns segurs i saludables, gestió de les mercaderies,...).
  
- c) Característiques de les ZBE:
  - Definir la tipologia de vehicles afectats per les restriccions i limitar la circulació als vehicles sense etiqueta abans de finalitzar l'any 2025, amb criteris de flexibilitat per als vehicles del transport públic.
  - Establir l'horari i calendari d'aplicació de les restriccions, en la mesura del possible ajustar-se a dies laborables (de dilluns a divendres) de 7 a 20 hores. En la fase final



d'implantació les restriccions han d'afectar tant a persones visitants com a residents i en l'aplicació d'aquestes cal tenir en compte criteris socioeconòmics, tant per a la ciutadania en general com per a les persones treballadores.

- Establir directrius comunes relatives a la senyalització de l'àrea afectada.
- d) Gestió de les ZBE:
- L'AMB i la Generalitat, conjuntament amb les ATM de Barcelona, Tarragona, Girona i Lleida, ens comprometem a posar a disposició dels municipis les plataformes per a la recollida i gestió de les dades relatives a les ZBE, abans de finalitzar l'any 2023.
  - Incorporar la informació de les plataformes, així com informació referent a mobilitat local, a l'Observatori de la Mobilitat de Catalunya.
  - Crear un centre d'atenció telefònica per a la resolució de dubtes i consultes.
  - Definir indicadors de seguiment que permetin fer un control i avaluació dels resultats assolits.
- e) Informació i comunicació de les ZBE:
- Establir una política informativa i comunicativa comuna (missatges clau) entre els diferents municipis, tant per la fase de posada en marxa i funcionament de les ZBE com per les fases posteriors d'avaluació i seguiment dels resultats, conjuntament amb una campanya general per part de la Generalitat.

### **3) Acceleració de la implantació d'un model de mobilitat més sostenible, saludable i segura**

El transport terrestre, amb caràcter general, aporta més del 80% dels òxids de nitrogen que estan presents a àrees urbanes. Aquest contaminant és un precursor per a la formació de l'ozó troposfèric que es detecta en les zones rurals del país.

#### **3.1 La planificació territorial i urbanística com a eina preventiva, tant per reduir les emissions de contaminants com per a evitar l'exposició de la població a nivells elevats de contaminació.**

La manera com es distribueixen, s'ordenen i es regulen els usos i les activitats en el territori té incidència no només en les emissions atmosfèriques que se'n deriven sinó en la creació, o no, d'entorns potencialment exposats a nivells de qualitat de l'aire que poden incidir negativament en la salut de les persones, en especial dels grups de població més vulnerable. Així doncs, és important que la planificació territorial i urbanística integri criteris de prevenció i que conformi un instrument que sectorialment suma en la lluita contra la contaminació atmosfèrica.

Ens comprometem a:

- En el termini més breu possible, estudiar i, si s'escau, adaptar la normativa urbanística i ambiental, per tal que els nous desenvolupaments urbanístics i llurs modificacions i revisions es planifiquin fent una correcta diagnosi de la situació prèvia i donant la cobertura jurídica per a que es pugui exigir mesures de minimització d'impacte.
- En el cas dels nous desenvolupaments urbanístics que estiguin en una zona protecció especial de l'ambient atmosfèric, sol·licitar mesures compensatòries, tant al titular de la



infraestructura com al seu gestor, que redueixin significativament l'impacte ambiental de la mobilitat associada.

- Ampliar la protecció de zones sensibles (centres escolars, centres hospitalaris, residències, equipaments, etc.) promovent especialment la mobilitat sostenible per tal de reduir la contaminació atmosfèrica i acústica.
- Adaptar el model urbanístic fent èmfasi en la reducció de l'espai destinat a la circulació i estacionament de vehicle privat motoritzat incrementant els vials exclusius per al transport públic, els espais verds en la trama urbana i adequant l'edificació per a la transició energètica i la reducció d'emissions, etc.

### **3.2 La planificació de la mobilitat sostenible, saludable i segura**

La planificació de la mobilitat s'ha convertit en els darrers anys en l'instrument idoni per a garantir la incorporació coordinada de tots els objectius que han de regir la mobilitat del nostre país.

Ens comprometem a :

- Actualitzar les Directrius Nacionals de Mobilitat i redactar els Plans Directors de Mobilitat de Terres de l'Ebre, Camp de Tarragona, Girona, Lleida i Pirineus.
- Continuar amb la implantació de les mesures contemplades en el Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025, especialment en aquells aspectes relacionats amb la millora de la qualitat de l'aire.
- Actualitzar la regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, per tal de preveure les mesures compensatòries per reduir la contaminació atmosfèrica que els instruments de planejament i les implantacions singulars hagin d'avaluar i promoure.
- Els municipis de més de 20.000 habitants ens comprometem a tenir elaborats i actualitzats els Plans de Mobilitat Urbana (PMU), d'acord amb els plans directors de mobilitat de les corresponents ATMs, incorporant les mesures que promou aquesta Cibera que els hi son d'aplicació, abans que finalitzi l'any 2025. Aquests plans incorporaran els elements que permetin integrar el sistema complet de mobilitat de mercaderies en l'assoliment dels objectius de qualitat de l'aire i canvi climàtic dels propers anys.
- Elaborar Plans Locals de Seguretat Viària (PLSV), Plans de Mobilitat Urbana (PMU) i treballs tècnics de pacificació del trànsit, els quals inclouen mesures per promoure una mobilitat segura i sostenible i per a la dotació d'espais als vianants en detriment del vehicle a motor. Caldrà vetllar perquè aquestes mesures no impliquin un augment significatiu de la contaminació en d'altres zones.
- Promoure l'establiment d'una velocitat màxima de 30 km/h en zones urbanes on hi convisquin de forma habitual en un mateix espai les persones i els vehicles.
- Implementar sistemes de gestió de velocitat variable en àmbits interurbans i accessos a grans ciutats, així com sistemes de senyalització intel·ligent a temps real.
- Limitar la velocitat de circulació a 80 km/h en episodis de contaminació, en aquelles vies que disposin de gestió de velocitat variable.



### **3.3 Potenciació dels modes de mobilitat saludable:**

Els sistemes de mobilitat actius, és a dir els desplaçaments a peu o en bicicleta, han d'assolir en funció de l'usuari i el tipus de desplaçament, una quota rellevant en la mobilitat urbana i interurbana. Cal pacificar el trànsit, crear infraestructures sense discontinuïtats per canalitzar la mobilitat quotidiana segura a peu i en bicicleta i promocionar l'ús de la bicicleta mitjançant la planificació d'una xarxa ciclable ben connectada.

Ens comprometem a:

- Completar la xarxa ciclable, garantint la pedabilitat a totes les àrees urbanes de forma contínua, i interconnectant les àrees urbanes i/o d'activitat econòmica situades a l'entorn dels 10km.
- Impulsar la intermodalitat bicicleta-transport públic, augmentant la dotació d'aparcaments segurs de bicicleta a les estacions de transport públic per incrementar el seu radi de cobertura.
- Transformar la mobilitat escolar i redissenyar els entorns de les escoles amb mesures que incentivin els desplaçament dels infants al col·legis amb modes de mobilitat actius (camins escolars o similars).
- Plantejar línies de suport econòmic pel desenvolupament de polítiques de mobilitat activa (vianants, bicicletes i vehicles de mobilitat personal), a nivell urbà i interurbà.

### **3.4 Potenciació del transport públic col·lectiu**

Prioritzar el sistema de transport públic col·lectiu és bàsic per assolir un viratge sostenible en el repartiment modal, especialment pel que fa a la mobilitat obligada. Cal millorar el servei de transport públic per incrementar i fidelitzar usuaris, millorant les freqüències de pas, comoditat, accessibilitat i velocitat comercial. Alhora, cal revisar i, si s'escau, adequar la oferta de transport públic col·lectiu a la singularitat de cada territori per oferir solucions adaptades, efectives i eficients i, en aquest sentit, cal posar en relleu els sistemes de transport a demanda.

Ens comprometem a:

- Incrementar l'oferta de transport públic col·lectiu a nivell urbà i, sobretot, interurbà, per tal que sigui competitiu respecte al vehicle privat, especialment per als desplaçaments per motius laborals, establint acords interadministratius si s'escau.
- Completar el desplegament de la Xarxa Exprés.cat, la xarxa d'autobusos d'altas prestacions i iniciar el desplegament de la nova Xarxa BRCAT (Bus Ràpid Trànsit), la xarxa de busos ràpids que connecta les diverses xarxes de transport existents a les principals zones urbanes del país. En aquest sentit, també s'impulsarà el transport a demanda en els territoris amb una baixa densitat de població.
- Implantar carrils bus i mesures de prioritjació semafòrica del transport públic per guanyar velocitat comercial als principals corredors interurbans i, en particular, en els accessos als principals nuclis urbans.





- Facilitar l'accés del transport públic a les grans ciutats amb carrils per a autobusos, com és el cas de les actuacions ja planificades a la C-31-Nord (St. Adrià a Tiana), la B-23 (Barcelona a Molins de Rei), la C-31-Sud (Mas Blau a Pl. d'Espanya) o la C-31-C (connexió C-31/C-245/C-32), entre d'altres.
- Impulsar polítiques de desenvolupament de la infraestructura ferroviària, tenint en compte especialment aquelles que afavoreixen una connexió no radial entre ciutats i permeten establir una malla de connexions afavorint la intermodalitat entre els diferents sistemes de transport públic. En aquest sentit es continuarà treballant, entre d'altres, en la finalització del tram central de l'L9 del metro de Barcelona, la connexió entre les xarxes Vallès i Llobregat d'FGC mitjançant les obres de construcció del perllongament de la L8, entre Plaça Espanya fins a Gràcia, la millora de la qualitat del servei de la xarxa Llobregat-Bages-Anoia d'FGC, el desplegament de les Rodalies de Lleida, la posada en servei del tramvia entre Cambrils i Vila-Seca continuant amb els estudis per la seva prolongació fins a Tarragona i Reus i la gestió de la línia ferroviària de l'Aeroport de Barcelona-El Prat (R-Aeroport).

### **3.5 Racionalització de l'ús del vehicle privat motoritzat i renovació del parc de vehicles**

Cal actuar, d'una banda, a tots els nivells de l'administració per millorar les condicions de vida a les ciutats i els pobles, pacificant el trànsit urbà i prenent mesures per afavorir la mobilitat en modes alternatius, dissuadint l'ús del vehicle privat o afavorint-ne un ús més sostenible. Per altra banda, és necessari impulsar actuacions efectives que permetin accelerar la renovació del parc de vehicles per eliminar progressivament aquells vehicles més contaminants i tendir a un parc amb vehicles de baixes emissions, donant prioritat als vehicles d'emissions zero.

Ens comprometem a:

- Estudiar mecanismes fiscals que afavoreixin la sostenibilitat i la regulació de la mobilitat en el conjunt de les vies interurbanes o d'alta capacitat com pot ser la vinyeta o altres
- Seguir renovant el parc públic de vehicles, incloent el de les empreses concessionàries cap a vehicles de baixes emissions, donant continuïtat a la compra pública verda, amb l'objectiu que el 100% de la flota pública sigui elèctrica l'any 2030.
- Seguir convocant ajuts públics o bonificacions que facilitin la renovació del parc de vehicles privat cap a vehicles de baixes emissions, donant prioritat als vehicles d'emissions zero i garantint el desplegament de la infraestructura de recàrrega necessària.
- Potenciar la introducció de criteris ambientals en la gestió de les flotes públiques i privades, principalment a través del foment del Distintiu de garantia de qualitat ambiental però també amb accions de promoció (jornades, guies, formació,...).
- Dur a terme aquelles mesures de regulació de l'aparcament, de forma prioritària a l'entorn de les estacions de ferrocarril i nodes de transport públic i als polígons industrials i zones d'activitat econòmica, que afavoreixi l'intercanvi modal.
- Implementar mesures de pacificació del trànsit als nuclis urbans i a les travesseres al seu pas pel municipi com poden ser les illes urbanes, carrers amb plataforma única i prioritat per a desplaçaments de proximitat o les zones de vianants.





- Impulsar l'ús compartit de vehicles, especialment elèctrics, amb iniciatives que permetin transitar d'una cultura del vehicle en propietat a un model de prestació de serveis.

### **3.6 Mobilitat de mercaderies**

L'àmbit transport és el principal sector pel que fa a la contribució a les emissions, i en aquest cal tenir present la importància del transport de mercaderies. El fort increment que ha experimentat el comerç electrònic, per l'efecte de la pandèmia, ha contribuït també a aquest fet i ha constatat la necessitat de coordinar la distribució de mercaderies sobretot en zones urbanes, ordenant la logística i fomentant l'ús de vehicles menys contaminants.

Ens comprometem a:

- Optimitzar i harmonitzar la regulació de la distribució urbana de mercaderies de manera que pugui satisfer les necessitats de funcionament de la cadena logística i a l'hora promogui l'ús de vehicles de baixes emissions i faciliti l'organització de rutes de distribució eficients i minimitzant l'impacte ambiental.
- Promoure l'ambientalització de les flotes de transport de mercaderies i incidir en la distribució urbana de mercaderies d'última milla realitzada amb vehicles no contaminants (bicicletes o vehicles elèctrics).
- Promoure el desenvolupament de plataformes de transferència de càrrega per optimitzar els processos intermedis en el recorregut entre els proveïdors i consumidors finals, en emplaçaments adients en què no generin externalitats negatives als entorns urbans.
- Fomentar la recollida de paqueteria, prioritàriament en els establiments existents (petit comerç...), per reduir el nombre de desplaçaments associats al transport de mercaderies i missatgeria.
- Seguir convocant ajust públics que facilitin la renovació del parc de vehicles de mercaderies i una gestió eficient de la seva mobilitat.
- Estudiar mecanismes fiscals per fomentar una distribució més sostenible del comerç en línia.
- Afavorir el transport de mercaderies amb ferrocarril, tenint en compte la xarxa ferroviària actual i prevista, i impulsant la intermodalitat amb la resta de modes.

### **4) La millora contínua de les eines d'avaluació de la qualitat de l'aire i coordinació d'un marc d'actuació comú, especialment en cas d'episodis de contaminació atmosfèrica**

L'administració duu a terme l'avaluació de la qualitat de l'aire d'acord amb les directrius de la Unió Europea i cal seguir adaptant contínuament les eines disponibles a les modificacions normatives i als canvis que pateix el territori pel que fa a les emissions.

Igualment compromesos amb la voluntat de transparència i tenint present també la demanda creixent de la ciutadania per conèixer l'estat de la qualitat de l'aire que respira, millorem les eines de comunicació.

Ens comprometem a:



- Definir un Programa quinquennal de renovació i ampliar un 5 % dels mesuradors de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) per disposar de més coneixement sobre els nivells de qualitat de l'aire a Catalunya.
- La Generalitat es compromet, d'una banda, a posar a disposició de la ciutadania el pronòstic de qualitat de l'aire per al contaminant PM2,5 abans de finals de l'any 2023. I d'altra banda a millorar el sistema de pronòstic de qualitat de l'aire en l'àmbit de Catalunya que permeti predir amb 48 hores d'antelació les concentracions dels contaminants NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, PM10, i PM2,5. Les diferents administracions ens comprometem a facilitar la informació necessària per a alimentar el model.
- La Generalitat es compromet a ampliar, abans de finals de l'any 2023, la informació que publica en un portal les dades de qualitat de l'aire incorporant les mesures obtingudes mitjançant mètodes indicatius pròpies i de les entitats que li facilitin a fi de disposar d'un repositori.
- La Generalitat es compromet a donar suport a les diferents administracions a l'hora de verificar i avaluar la idoneïtat dels diferents mètodes indicatius de mesura dels nivells de qualitat de l'aire (unitats mòbils, captadors passius, campanyes de ciència ciutadana...).
- Prioritzar la modelització de la qualitat de l'aire com a un element determinant per fer pronòstic i diagnosi de la qualitat de l'aire continua de tot el territori que inclourà la totalitat de Catalunya i tindrà en compte totes les fonts de contaminació de les que es disposi d'informació.
- Aprofundir en el coneixement de la contribució de les diferents fonts o focus locals d'emissió en la qualitat de l'aire.
- Realitzar estudis de qualitat de l'aire.
- Revisar, abans de finals de 2023, el Protocol d'actuació davant d'episodis ambientals de contaminació per tal d'estendre'n l'aplicació a tot el territori català i per unificar la gestió de tots els contaminants atmosfèrics en cas d'alts nivells de contaminació.
- Ampliar la informació mitjançant els Panells de Missatge Variable del Servei Català de Trànsit i a les xarxes socials, sobre els episodis de contaminació atmosfèrica i les mesures per reduir-la. Els continguts d'aquests missatges es treballaran amb les diferents administracions per tal d'unificar-los amb els que es puguin emetre des de les administracions locals (altres espais locals d'informació variable, mitjans o xarxes socials).

## **5) Un marc de referència per optimitzar l'ús de biocombustibles sòlids**

L'ús de biomassa com a combustible ha proliferat en els darrers anys i presenta importants avantatges des d'una perspectiva ambiental i de circularitat com ara: afavoreix la prevenció d'incendis a través de la gestió forestal sostenible, que al seu torn millora la resiliència dels ecosistemes davant del canvi climàtic, crea ocupació i permet reduir la dependència energètica als combustibles fòssils, així com les emissions de gasos d'efecte hivernacle, entre d'altres.



Ens comprometem a:

- En un termini de dos anys estudiar i, si s'escau desenvolupar instruments normatius, per garantir la combustió adequada dels biocombustibles sòlids.
- Fomentar l'ús de la biocombustibles sòlids en clau de circularitat i proximitat, afavorint els beneficis sinèrgics.
- Garantir que en les instal·lacions públiques que utilitzen biocombustibles sòlids tots els equips (aparells de calefacció, calderes...) compleixen els requisits de disseny ecològic (marcatge CE i declaració de conformitat CE) i que s'utilitzen biocombustibles sòlids certificats de qualitat. Aquests criteris es tindran en compte a l'hora de convocar subvencions.
- En especial en aquelles zones amb alts nivells de contaminació per partícules, i en relació a la crema de restes vegetals, incentivar altres pràctiques que comporten un menor impacte en la qualitat de l'aire. En situacions d'estabilitat atmosfèrica, preveure la possibilitat de suspendre les cremes.
- Cercar mecanismes per afavorir la incorporació de bones pràctiques en el sector domèstic o particular, definint una estratègia comuna entre totes les administracions per aconseguir convertir les llars obertes en tancades.

#### **6) Una corresponsabilització i implicació dels diferents agents socials i econòmics en la millora de la qualitat de l'aire**

El sector industrial contribueix en els nivells de contaminació del territori. La Unió Europea revisa periòdicament els requeriments ambientals que s'han d'exigir als establiments industrials, que s'acaben aplicant a Catalunya. La Generalitat de Catalunya supervisa el compliment d'aquests requeriments i vetlla per tal que aquestes instal·lacions tinguin el menor impacte en l'entorn. Tot i això, cal treballar per intensificar la millora ambiental continua, més enllà dels requeriments normatius que s'hagin de complir, atenent a criteris de transició justa.

A més a més, cal incentivar la mobilitat sostenible en aquest sector atès que és un gran generador de mobilitat obligada.

Els agents socials i econòmics que participem en aquest Acord ens comprometem a:

- Promoure acords voluntaris amb els sectors industrials i logístics, a fi de d'intensificar la millora ambiental continua més enllà dels requeriments normatius que s'hagin de complir, i de l'aplicació de les Millors Tècniques Disponibles (MTD).
- En aquelles parts del territori on la convivència entre l'activitat industrial i les àrees residencials ho requereixi, optimitzar els plans de vigilància de la qualitat de l'aire..
- Promoure la redacció i implementació de Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE) que incloguin mesures que prioritzin la reducció d'emissions de contaminants a l'atmosfera, prioritzant especialment els centres de treball amb més de 400 persones treballadores.
- Treballar conjuntament entre les administracions públiques i els òrgans gestors dels polígons industrials, tot comptant amb la participació de sindicats i empreses, per



afavorir uns patrons de mobilitat més sostenibles en els centres d'activitat que són generadors de mobilitat laboral.

- Introduir criteris ambientals en la gestió de flotes privades i prioritzar la renovació dels vehicles més contaminants per vehicles elèctrics o de baixes emissions.
- Avançar cap a la despresencialització parcial d'aquelles activitats laborals que ho permetin, afavorint el teletreball, la substitució de reunions presencials per videoconferències i la flexibilització horària per a les persones treballadores.
- Promoure la desconcentració de la mobilitat en les hores punta, repartint-la cap a les franges horàries amb major sobrant de capacitat del transport públic.
- Treballar conjuntament entre les administracions públiques i les empreses de distribució urbana de mercaderies per implementar solucions factibles que optimitzin la seva tasca i afavoreixin l'ús de vehicles més sostenibles.
- Implementar solucions per a la disminució dels retorns en buit bàsicament en l'e-comerç.
- Fomentar la col·laboració i l'esforç interempresarial, mitjançant tasques com l'agrupació de càrregues, solucions d'associació de marques, entregues nocturnes, etc.
- Potenciar la digitalització de les empreses, que permeti optimitzar processos i reduir desplaçaments innecessaris.

## **7) La implicació de les infraestructures portuàries i aeroportuàries en la millora de la qualitat de l'aire**

Tant l'activitat portuària com l'aeroportuària tenen un impacte local important en la qualitat de l'aire. En aquest sentit, aquestes instal·lacions i l'activitat que s'hi desenvolupa juguen un paper clau en l'estratègia de millora de la qualitat atmosfèrica.

Les autoritats portuàries i aeroportuàries ens comprometem a:

- Garantir la compra verda d'energia, de manera que el 100% de l'energia elèctrica comprada provingui de fonts renovables, i impulsar l'electrificació de les instal·lacions.
- Adoptar mesures tècniques i d'operació per tal que els vehicles (vaixells, embarcacions i avions) redueixin les emissions de contaminants atmosfèrics.
- Promoure entre les empreses portuàries i els usuaris del Port els nous combustibles alternatius per a la mobilitat de les mercaderies i passatge basats en hidrogen, biocombustibles i combustibles sintètics.
- Establir com a criteri d'adquisició de nous vehicles que aquests siguin 100% elèctrics, excepte que en aquells casos que per necessitats del servei podran ser de baixes emissions i promoure la instal·lació de punts de càrrega de vehicles elèctrics.
- En el cas del Port de Tarragona, durant el 2023, posarà en funcionament la nova terminal intermodal Puerto Centro i optimitzarà la terminal intermodal de la Boella, afavorint el transport ferroviari de mercaderies.
- En el cas del Port de Barcelona, es treballa amb l'objectiu que el 2030 el Port tingui electrificats tots els punts d'atraca dels creuers, dels portacontenidors i dels ferris. Les primeres connexions elèctriques de vaixells es preveu que es faran a finals de 2023 o principis del 2024 a la terminal de contenidors BEST i a la Terminal Ferry de Barcelona.



- En el cas d'AENA, a implementar un seguit de mesures aplicables als aeroports que gestiona a Catalunya: Aeroport de Barcelona-El Prat, Aeroport de Girona-Costa Brava, Aeroport de Reus i Aeroport de Sabadell:
  - Col·laborar amb proveïdors, arrendataris, agents de transport i el territori per millorar la mobilitat cap a/des dels aeroports o en la mobilitat interna dels aeroports, facilitant la infraestructura de recàrrega associada, promovent el transport públic i la intermodalitat i impulsant de la logística sostenible.
  - Promoure una aviació més sostenible mitjançant la promoció de l'ús de combustibles sostenibles, electrificant estacionaments, millorant l'eficiència de les operacions en terra i en vol i incrementant la flota de ground handling de tecnologia sostenible.