

# Transformació urbana i lluita contra l'emergència climàtica



**Barcelona està immersa en una gran transformació urgent. Si el funcionament de les nostres ciutats posa en risc la salut, limita la vida a l'espai públic i accelera l'emergència climàtica, hem de canviar-ho. Això és el que estem fent i el que seguirem fent. Seguirem fent que, a tota la ciutat: les antigues autopistes urbanes que fracturaven els barris, es transformin en nous passejos que els uneixen; els solars buits, en nous pulmons verds; i els espais privatitzats, en nous espais públics. Ho seguirem fent com fins ara, de la mà de qui millor coneix el territori, el veïnat i les entitats de cada barri, i sempre en paral·lel amb l'impuls del transport públic. Crear un model per a la majoria és l'única manera de transformar, així que l'únic camí cap al futur que necessitem és mantenir la política de tarifes assequibles i continuar desencallant les grans infraestructures i ampliant la xarxa de bus i carrils bici. En definitiva, durant els propers 4 anys, l'espai públic de la nostra ciutat seguirà canviant per ser cada cop més nostre, de totes les persones que vivim a la ciutat, pensat per a nosaltres.**

# Una ciutat amb més espai per les persones

El nostre model de ciutat es basa en **la transició cap a una Barcelona justa, saludable, segura i eficient**. Hem de deixar enrere una ciutat dominada pel cotxe i apostar per una ciutat centrada en les persones, la salut i l'accés a drets bàsics com l'habitatge.

Els últims vuit anys, Barcelona, amb el projecte **Superilla Barcelona**, s'ha convertit en un referent mundial de l'urbanisme i la mobilitat sostenibles, però hem d'anar més lluny. Proposem un nou model urbà d'una ciutat 100% accessible per a vianants, 100% ciclable, que implementi la ciutat 30', que prioritzi el transport públic en superfície, que minimitzi l'impacte del sistema de distribució urbana de mercaderies i que redueixi el trànsit de pas de cotxes i motos.

## Mobilitat sostenible

### POTENCIAR EL TRANSPORT PÚBLIC, EL TRANSPORT COL·LECTIU, PROTEGIR LA SALUT, REDUIR LA CONTAMINACIÓ A LA CIUTAT

#### Donar prioritat al transport públic en superfície

El bus és la base de la mobilitat de proximitat urbana, conjuntament amb el tramvia, i necessita millores. La flota d'autobusos dona encara avui un servei millorable, tant en termes de velocitat comercial com de fiabilitat. El bus necessita una millor infraestructura, però també que es redueixin les condicions de congestió del trànsit que condicionen el servei. Fins que no disposem de carrils bus amb una amplada adequada, semaforització favorable i menys trànsit, el servei difícilment millorarà.

- Completar la connexió del TramBaix i el TramBesòs per la Diagonal i estudiar l'extensió de la xarxa de tramvies pel litoral, entre el Maresme i el Garraf, i pel Llobregat, fins a l'intercanviador de Quatre Camins.
- Donar prioritat al bus en superfície. Extensió de l'amplada dels carrils i resolució de les ineficiències.
- Expandir el bus a demanda per millorar les connexions de barri i estudiar la introducció de serveis de taxi sanitari a demanda.
- Afavorir el bus interurbà, impulsant les infraestructures necessàries, especialment en els corredors metropolitans, carrils bus d'entrada a la ciutat (B-23, C-31 sud i nord, C-31-C i C-33), noves estacions urbanes de bus interurbà i millora de les existents (plaça Espanya, Zona Universitària, Francesc Macià, Sagrera, Sagrera Meridiana, Sant Andreu Arenal, Nord).

Alhora, Barcelona ha de millorar la seva connexió metropolitana en matèria d'infraestructures, mobilitat, medi ambient i activitat econòmica. Cal posar la mirada cap al litoral (Collserola i els rius Llobregat i Besòs), i enfortir relacions amb el Baix Llobregat, Garraf, Penedès, Vallès i Maresme.

Així mateix, cal seguir lluitant contra l'especulació i la gentrificació, **creant més habitatge assequible a tots els barris**, garantint el comerç de proximitat, reduint els efectes del turisme i millorant la qualitat de vida dels barris més vulnerables. En paral·lel, cal continuar impulsant les polítiques de **protecció del Patrimoni** amb una visió àmplia i transversal.

- Incrementar i millorar el servei de bus els caps de setmana.

#### Assolir una mobilitat més sostenible i segura a la feina i a l'escola i garantir l'accés en transport públic als centres sanitaris

Durant el mandat 2019-2023 l'Ajuntament de Barcelona ha creat l'Oficina de Mobilitat Laboral, tant per impulsar el Pla de Desplaçaments d'Empresa (PDE) de l'Ajuntament com per assessorar i incentivar altres empreses del municipi a realitzar el seu PDE. D'altra banda, la mobilitat a les escoles, sobretot en determinats territoris amb concentració d'equipaments educatius, representa un volum elevat de viatges en vehicle privat de motor en algunes franges horàries. Hem d'aconseguir una mobilitat escolar més segura i sostenible.

- Aprovar el PDE municipal i implementar-lo.
- Promoure la redacció i implementació dels plans de mobilitat d'empresa de les entitats públiques i privades ubicades en l'àmbit d'influència de Barcelona o a l'AMB.
- Reforçar el funcionament de l'Oficina de la Mobilitat Laboral de l'Ajuntament de Barcelona i l'elaboració de dades.
- Habilitar itineraris escolars segurs per accedir a les escoles en mobilitat activa (com el bicibús) i buscar fórmules per abaratir els costos del transport col·lectiu escolar.
- Planificar les parades de transport públic de manera que es faciliti la proximitat als equipaments sanitaris.

## **Reduir la circulació de vehicles motoritzats privats per protegir la salut i millorar el funcionament del transport públic en superfície**

Tot i la implementació de la zona de baixes emissions, Barcelona encara no compleix els requeriments que marca la Unió Europea en matèria de qualitat de l'aire, i encara menys els que prescriu l'Organització Mundial de la Salut, que són més restrictius. Els experts assenyalen que per aconseguir l'objectiu s'hauria de reduir un 30% la circulació de vehicles per protegir la salut i millorar el funcionament del transport públic en superfície, guanyant més espai de carrer, avui dedicat al cotxe, per circular o aparcar. Amb tots aquests objectius, proposem:

- Consensuar amb la resta d'administracions competents una taxa de congestió per circular per Barcelona que tingui en compte, entre altres, criteris de renda.
- Destinar la recaptació a la millora i finançament del transport públic i a limitar el cost per a la ciutadania.
- Seguir amb el desplegament de la zona de baixes emissions amb la revisió i actualització del parc de vehicles afectats i estudiar la implantació de les zones d'emissions ultrabaixes.
- Treballar una ordenança acústica contra els vehicles sorollosos. Demanda de canvis legislatius per establir l·lindars més restrictius. Sistematització de controls acústics i immobilització de vehicles sorollosos que superin l·lindars permesos.

### **Prioritzar i promoure l'ús de vehicles compartits**

El cotxe és el sistema de transport menys eficient i la densitat de vehicles privats a Barcelona provoca alts nivells de contaminació que, al seu torn, generen problemes de salut. A més a més, fan falta molts materials i energia per produir cotxes nous. En canvi, si es comparteixen recursos, es redueix el consum i l'emissió de gasos contaminants. La mobilitat compartida, connectada i elèctrica té potencial per convertir-se en una eina al servei de la salut i l'alliberament de l'espai públic, per la qual cosa ha de gaudir de prioritat respecte del vehicle motoritzat privat.

- Reservar aparcament en condicions especials per a la mobilitat compartida.
- Facilitar l'aparcament i l'accés a zones restringides de trànsit als vehicles de flotes compartides (lloguer, cars-haring, etc.), per tal que les persones que no tenen un vehicle en propietat puguin ser usuàries de les mateixes tarifes de l'àrea verda que gaudeixen les persones residents amb un vehicle en propietat.
- Impulsar les aplicacions de mobilitat per facilitar l'ús compartit dels vehicles.
- Impulsar especialment les cooperatives de mobilitat ciutadana on es pot compartir vehicle.

## **CALMAR EL TRÀNSIT I FER CARRERS I VORERES SEGURS I SALUDABLES**

### **Reduir la velocitat de circulació a Barcelona per millorar la seguretat: convertim Barcelona en una ciutat 30**

A la ciutat de Barcelona, l'any 2022, s'han produït 23 morts de trànsit, una més que l'any 2019, el de la prepanedèmia. La velocitat de circulació és un element cabdal per tal de reduir el nombre i la gravetat dels sinistres viaris, per això cal continuar la feina iniciada per reduir la velocitat màxima a la ciutat.

- Incrementar el nombre de carrers a màxim 30km/h per reduir la sinistralitat i millorar la convivència en calçada entre modes de transport.
- Desplegar tots els radars previstos i proposar noves ubicacions amb l'objectiu d'implementar una estratègia de Visió 0 en sinistralitat viària.
- Redissenyar l'espai viari amb la utilització d'elements que facilitin el compliment dels límits de velocitat.
- Treballar mesures específiques per al sector de la moto, que concentra una part considerable de la sinistralitat.

### **Promoure l'ús de la bicicleta, integrant també els vehicles de mobilitat personal**

La bicicleta és el vehicle de mobilitat més eficient i saludable per a les distàncies típiques metropolitanes, però sovint falten eines per circular en bicicleta de forma segura i que hi hagi una convivència correcta entre les diferents persones usuàries de l'espai públic. L'educació viària és essencial, tant per promoure l'ús de la bicicleta entre el jovent, com per millorar la convivència entre els diferents modes de transport. D'altra banda, hi ha barreres administratives dels serveis de bici pública que cal superar en un futur proper, per tal de crear un nou Bicing metropolità en el proper concurs (2029).

- Realitzar cursos d'educació viària per promoure l'ús de la bici a les escoles i instituts (edats 10-14 anys) i facilitar des de l'Ajuntament els desplaçaments en bicicleta a l'escola, activant el protocol del bicibús.
- Començar a preparar el proper concurs del Bicing conjuntament amb TMB, per tal que el proper concurs incorpori la bici pública metropolitana.
- Integrar la targeta del Bicing a la T-Mobilitat.
- Promoure la cultura ciclista i la convivència cívica a través d'actes i campanyes.
- Disposar d'un parc públic de préstec de bicicletes de característiques especials per a determinats col·lectius (adaptades, de càrrega, etc.).

### **Fer que Barcelona sigui una ciutat 100% ciclista i desenvolupar l'aparcament segur de bicicletes**

Barcelona ha doblat la xarxa de carrils bici en els dos darrers mandats, però encara falten connexions prioritàries per resoldre en carrers de xarxa bàsica on la velocitat és de 50km/h. D'altra banda, una assignatura pendent és la

manca d'una política d'aparcaments segurs de bicicleta. També cal promoure diverses fórmules per combatre el robatori de bicicletes. En totes aquestes polítiques també cal incloure les necessitats dels vehicles de mobilitat personal.

- Completar i millorar la xarxa de carrils bici de la ciutat, desdoblant els bidireccionals i millorar la connectivitat metropolitana. Entre d'altres, tenim el següent llistat pendent d'actuacions: Av Madrid - Berlín - París - Tarradellas, Colom - Barceloneta per calçada (part connexió litoral), plaça Espanya, Tarragona - Numància per calçada, plaça Tetuan - calçada mar, Balmes, eixampliar Gran Via entre Espanya i Pau Claris, Riera de Cassoles, 22a Pallars - Badajoz - Tànger - Llacuna - Bolívia, ronda de Dalt (laterals), Túnel de la Rovira, ampliacions Paral·lel i passeig de Sant Joan, Lisboa (continuació del passeig Maragall), Còrsega, rambla del Carmel, rambla de l'11 de setembre (canvi 1 sentit), travessera de Dalt/ ronda General Mitre (ronda del mig) i avinguda Sarrià.
- Crear una xarxa d'aparcaments segurs per a bicicletes, bicicletes de càrrega, vehicles de mobilitat personal i bicis plegables, especialment a prop d'estacions de rodalies per fomentar la intermodalitat. Coordinació de gestió amb el servei Bicibox.
- Crear una xarxa d'aparcaments segurs de bici en plantes baixes vinculats a l'habitatge i oficines i altres llocs de feina. Assegurar la disposició d'aparcament en equipaments públics.
- Millorar la integració dels aparcaments bici en edificis i espais públics i privats.
- Pla per combatre el robatori de bicicletes.

#### **Regular i gestionar l'aparcament, baixar els vehicles a la calçada i alliberar les voreres d'obstacles per deixar-les als vianants**

Barcelona és una ciutat compacta. Durant els últims mandats s'han fet esforços molt importants per revertir una injustícia històrica pel que fa a l'ús de l'espai públic: l'ocupació desproporcionada per part dels vehicles motoritzats, sovint de manera gratuïta o a molt baix cost, en detriment de la majoria que camina. De manera complementària a actuacions com ara els Eixos Verds, el nostre objectiu és que les voreres tornin a ser definitivament un espai per a vianants, no només per caminar, sinó també per estar-hi, enraonar, jugar, etc.

- Prioritzar l'aparcament en superfície per a les mercaderies, la càrrega i descàrrega, les motos i les bicis.
- Fer complir la normativa vigent sobre aparcament de motos, avançant cap a l'horitzó d'una ciutat amb voreres sense motos.
- Completar el desplegament de l'àrea verda i buscar estratègies d'ús de l'espai públic lliure de vehicles aparcats.
- Acabar amb l'obligatorietat d'aparcament als edificis privats. Cal fer valoracions per determinar les necessitats i revisar les normes urbanístiques de provisió d'aparcament per eliminar o reduir-ne els requeriments mínims.

## **REDUIR L'IMPACTE DE LA DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES**

### **Reduir l'impacte de la distribució de mercaderies**

El repartiment de mercaderies és una tasca indispensable pel desenvolupament social i econòmic de la ciutat, però genera una fracció de trànsit important de furgonetes i vehicles grans, amb el conseqüent impacte d'ocupació de l'espai i emissions. A més a més, el creixement del comerç digital ha incrementat el problema. Cal apropar-se al sector, conèixer les seves necessitats i arribar a acords que permetin que aquesta activitat econòmica es desenvolupi amb el menor impacte possible sobre la ciutat.

- Crear centres i punts de distribució urbana de mercaderies de comerç electrònic.
- Millorar la distribució en superfície amb l'establiment d'espais preferents per a la càrrega i descàrrega. Incrementar l'espai.
- Fomentar la ruptura de càrrega cap a vehicles més petits, silenciosos, elèctrics o de mobilitat activa. Aquesta ruptura de càrrega s'hauria de fer en espais degudament habilitats.
- Promoure el repartiment nocturn de mercaderies, respectant els requeriments de soroll.
- Crear incentius fiscals i/o de regulació (limitacions d'horaris i restringir zones d'accés) per tal d'afavorir la ciclística.
- Interpel·lar a les empreses perquè redueixin les despeses d'enviament a les persones que facin ús dels punts de recollida.

# Urbanisme verd i just

## GUANYAR ESPAI PÚBLIC PER A VIANANTS, LLEURE I INTERACCIÓ SOCIAL

### Pacificar les grans avingudes de la ciutat

Les grans avingudes urbanes constitueixen la xarxa principal en termes de mobilitat. Si bé havien patit una especialització per atendre les necessitats del trànsit de cotxes, ara les prioritats han canviat i volem que siguin els eixos principals per a la mobilitat del transport públic i les bicicletes, i que a més tinguin qualitat urbana, amb verd i espai de vianants. El mateix PDU, que està en vies d'aprovar-se, fa una proposta en aquest sentit amb una definició funcional de mobilitat complexa, no especialitzada pel cotxe, en el que anomena "les avingudes metropolitanes". Pensem que aquest model d'avingudes ha de travessar Barcelona i la seva àrea metropolitana.

- Acabar d'unir el Tramvia per la Diagonal, seguir amb la pacificació de l'avinguda Meridiana des de Fabra i Puig fins al pont de Sarajevo i acabar la transformació de la Via Laietana.
- Estudiar i implantar estratègies de reducció del trànsit, millora urbana, introducció de verd, carril bici o millora del transport públic en grans artèries urbanes com Aragó, Balmes, Urgell, Numància, Av. Madrid, Berlín o travessera de les Corts.
- Pacificar grans eixos de barri com la rambla del Carmel o avinguda Maria Cristina.
- Prioritzar el transport públic, les persones vianants, el verd i la bici a Gran Via, a les rondes de Ciutat Vella, a Pla de Palau i a l'eix Ciutatella-Montjuïc.
- Desenvolupar el programa Obrim Carrers a grans carrers de la ciutat, a Montjuïc i a Collserola.

### Seguir amb el desplegament de la Superilla Barcelona i ampliar el programa a tota la ciutat

Els carrers de Barcelona han de deixar de ser una xarxa d'autopistes amb llocs per aparcar. L'especialització de l'espai públic pel cotxe ha fet que els carrers hagin perdut la seva funcionalitat social d'espai de lleure i d'espai públic obert amb verd que permeti el desplaçament amb qualitat ambiental. El projecte de la Superilla Barcelona vol que torni la vida urbana de qualitat al carrer. En aquest sentit, el projecte és un referent mundial. Cal seguir amb el desplegament de la Superilla Barcelona perquè aquesta transformació estructural i sistèmica obtingui resultats en termes de millora dels indicadors ambientals i també de distribució dels seus efectes.

A més de culminar la transformació de la trama Cerdà com espai central de connexió de tots els districtes, cal trobar els àmbits de ciutat més sensibles, amb una major afectació per la intensitat d'ús del cotxe i manca d'espai verd, i actuar per revertir aquesta situació.

- Completar el desplegament d'un de cada tres eixos verds de la trama Cerdà per assolir la transformació sistèmica necessària.

- Seguir desplegant el programa Superilla Barcelona a tota la ciutat.

### Guanyar espai públic per a les persones al voltant dels equipaments

Una de les actuacions més exitoses i reclamades pel veïnat ha estat la de guanyar espai públic al voltant de les escoles. Aquests espais faciliten la interacció social, la presència de verd i les zones d'estada i ús de l'espai públic. Aquest tipus d'actuacions es multiplicaran a totes les escoles on sigui necessari, així com a altres tipus d'equipaments com els centres educatius, els hospitals, els centres socials, les biblioteques i les estacions.

- Fer arribar el programa Protegim les Escoles a totes les escoles de la ciutat.
- Ampliar el programa Protegim les Escoles a altres equipaments.

### Modificar la normativa sancionadora d'ocupació de l'espai públic

L'increment de l'ocupació il·legal de l'espai públic per part d'alguns restauradors produeix moltes queixes veïnals que saturen els equips d'inspecció. En l'actualitat, les sancions no tenen l'efecte dissuasiu que haurien de tenir.

- Augmentar l'import de les sancions per ocupació il·legal de l'espai públic i treballar jurídicament la revocació dels restauradors que incompleixin de manera reiterada.

## ARTICULAR UNA MILLOR CONNEXIÓ DE LA METRÒPOLIS

### Donar continuïtat al front litoral

Cal continuar obrint la ciutat metropolitana al mar, però tenint present la naturalesa dels diversos espais que configuren el nostre litoral, les seves fortaleses i fragilitats, que suposen projectes i gestions molt diferents. Cal insistir en les polítiques d'obertura de la ciutat al mar, corregint errades com el tancament i la privatització d'espais (la marina del Port Vell) o fent que les platges siguin espais més sostenibles i resilents al canvi climàtic, ja que no podem estar sempre aportant sorra dels ecosistemes marins. Cal recuperar continuïtats i espais contaminats o desaprofitats. També cal donar protagonisme als espais naturals que requereixen d'un tractament especial, on les persones han de poder gaudir de la natura sense pertorbar la vida de les espècies salvatges que hi viuen. Articular un passeig marítim que connecti el Maresme i el Garraf a través de Barcelona. Executar el projecte de la Marbella. Implementar el vial per a vianants i bicicletes a través de Morrot.

- Potenciar que el Port Vell, el Port Fòrum i el Port Olímpic s'obrin a tota la ciutadania i esdevinguin ports ciutadans.
- Millorar l'accessibilitat del front litoral: configurar un transport públic en tot el litoral, completar el carril bici de riu a riu i millorar l'accessibilitat per a vianants.
- Que el Port de Barcelona sigui un espai ciutadà: identificar els espais d'oportunitat i utilitzar-los com a espais

singulars al servei de la ciutadania.

- Millorar l'accés i els espais naturals del delta del Llobregat.
- Connectar Ciutat Vella amb els barris de la marina amb un carril bus i carril bici.
- Transformar del passeig de la Zona Franca en un eix de caràcter cívic que vertebrï els barris.

### **Impulsar grans transformacions estratègiques de ciutat**

A la ciutat hi ha un conjunt de recintes que han esdevingut espais tancats als barris i, en la majoria dels casos, desaprofitats i desconnectats de la ciutat. Ara és el moment de regenerar-los i reintegrar-los a la ciutat i als barris amb diversos programes que aportin habitatge assequible, equipaments i activitats econòmiques en continuïtat amb l'estructura urbana limítrofa. Impulsar les grans transformacions estratègiques de la ciutat, prioritzant les que incloguin habitatge assequible i equipaments públics.

- Seguir desenvolupar la Marina del Prat Vermell.
- Activar el Sector Prim.
- Impulsar la transformació de la Fira, creant un nou àmbit d'habitatge assequible.
- Desenvolupar la Model.
- Impulsar la transformació de l'estació de Sants.
- Reactivar les Tres Xemeneies del Poble-sec.
- Repensar la Sagrera.

### **Accelerar el desplegament de l'agenda Besòs**

L'eix Besòs inclou els termes municipals de Badalona, Montcada i Reixac, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet i els districtes de Nou Barris, Sant Andreu i Sant Martí de Barcelona. Avui, al Besòs hi viuen pràcticament un milió de persones, la qual cosa representa el 30% de la població de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Amb una superfície de més de 80 km<sup>2</sup>, el Besòs s'articula en 98 barris que constitueixen el paisatge social més complex i divers de tot Catalunya.

Malgrat tenir elements geogràfics potencialment estructuradors, com són la plana litoral i la façana marítima, el riu Besòs, Collserola o la serralada de Marina, la manca d'una visió integrada del territori, agreujada per una llarga història de creixement urbà desordenat, ha fet que avui el Besòs sigui un territori fragmentat i confús, sense un projecte de desenvolupament urbà definit.

Tot i això, a mesura que la mirada metropolitana adquireix rellevància, territoris com el Besòs assoleixen un gran potencial gràcies a la seva centralitat i a la posició estratègica d'accessibilitat en relació a la gran regió metropolitana de Barcelona. Barcelona s'ha d'obrir al riu, ha de millorar els barris de la façana del Besòs i s'ha de connectar millor amb les poblacions limítrofs. Cal fomentar una identitat compartida centrada en el riu com a element de cohesió dels barris del Besòs.

- Millorar la connectivitat entre els barris del Besòs i el riu; millorar els barris de façana fluvial i construir nous accessos per baixar al parc fluvial i desplegar un passeig verd i un balcó de ribera.
- Compensar les externalitats negatives de les grans infraestructures integrant-les a les diverses lògiques urbanes.
- Millorar la qualitat ambiental vertebrant les infraestructures verdes-blaves.
- Reforçar la governança per gestionar conjuntament les oportunitats del territori i per impulsar polítiques i projectes en un marc metropolità.

### **Repensar les rondes de la ciutat**

Les rondes ha de ser alguna cosa més que distribuïdores de trànsit. Com a corredor de mobilitat cal assegurar que el transport públic disposa d'espai per circular amb prioritat i que les bicis poden circular en un espai segur. Cal assegurar-ne l'accessibilitat pel trànsit i cal mitigar-ne l'impacte, en els casos que sigui possible, per guanyar espais que permetin una millor integració.

- Revisar els nusos viaris.
- Construir nous trams de cobertura parcial.
- Desenvolupar una línia circular de transport públic.
- Incrementar el verd i consolidar la ronda ciclista.

## **Una ciutat que fa front a l'Emergència climàtica**

L'emergència climàtica és ara mateix la principal amenaça pel benestar de les persones i fer-hi front vol dir actuar sobre els problemes de desigualtats, d'ocupació, de salut i de qualitat de vida.

Ens cal transitar cap a una economia descarbonitzada, en el transport, l'energia i la indústria de la nostra ciutat, així com reduir els impactes de la petjada de carboni apostant per l'agricultura sostenible i de proximitat i el consum de productes de radi curt. També cal establir el nostre consum en relació al cicle de vida dels productes, per això treballarem per transformar els residus en recursos.

En paral·lel, adaptem la ciutat per allò que ens portarà l'emergència climàtica amb uns serveis públics preparats per garantir a tothom, també als més vulnerables, les millors condicions de vida en el futur proper: amb un espai públic més verd, protegint entorns escolars per fer front a les onades de calor, o amb noves infraestructures de clavegueram i recursos hídrics alternatius per a climes extrems com les pluges torrencials i sequeres. Alhora, millorem la salut dels veïns i veïnes reduint la contaminació atmosfèrica i el soroll.

Barcelona ja és referent mundial de polítiques ambientals valentes i la lluita contra l'emergència climàtica és el fil

conductor de les polítiques de transformació de la ciutat a tots els nivells. La lluita contra l'emergència climàtica no és la fi de l'abundància, és la fi de la desigualtat.

## COMBATRE L'EMERGÈNCIA CLIMÀTICA

### Repensar el port i l'aeroport en clau d'emergència climàtica

Durant els darrers 4 anys han tingut lloc dos debats importants al voltant d'aquestes infraestructures bàsiques: el debat sobre la limitació del nombre de creuers al port i el debat sobre la proposta d'ampliació de l'aeroport a l'espai natural i cultural de la Ricarda. Barcelona s'ha posicionat amb força i ha defensat un model que vol posar límits al creixement d'activitats amb un fort impacte sobre la vida de la ciutat, el turisme, la contaminació i el canvi climàtic, i demanem que les infraestructures redueixin aquests impactes. El port està immers en una reestructuració funcional que ha de permetre guanyar usos ciutadans en les parts properes a la ciutat, a més d'incrementar l'ús de combustibles renovables. Per la seva banda, la proposta de creixement de l'aeroport ha de trobar alternatives de funcionament i de transport, com el tren d'alta velocitat. La ciutat haurà de seguir treballant les seves propostes davant del que facin les diferents administracions competents.

- Treballar les diferents propostes de minimització de l'impacte dels creuers conjuntament amb el port, així com una proposta de reducció.
- Elaborar una agenda política per a la reducció de l'impacte ambiental del port en clau d'emergència climàtica i de contaminants ambientals.
- Estudiar un model alternatiu d'aeroport que aposti per les interconnexions ferroviàries com alternativa als vols de curt radi i per la utilització de les potencialitats dels aeroports de Girona i Reus.
- Assegurar el compliment dels compromisos ambientals de l'aeroport.
- Promoure les iniciatives i infraestructures necessàries per millorar la sostenibilitat en l'accés al port i a l'aeroport.

### Crear l'escola de formació d'activisme climàtic

Cal crear un lligam entre les diferents lluites contra l'emergència climàtica i promoure la sensibilització i conscienciació sobre aquest tema. Per aquest motiu, cal crear una universitat climàtica que assumeixi la tasca de formació d'activistes i alhora serveixi com a hostal o allotjament d'aquestes persones quan facin estades a la ciutat. L'espai tindria dues funcions: una escola d'activisme i una residència temporal, i permetria connectar les lluites climàtiques i ecologistes a diferents nivells (local, nacional i internacional)

- Crear una universitat climàtica vinculada a la xarxa de moviments pel clima.

### Desenvolupar el pla d'ombra de la ciutat perquè l'estada a l'espai públic sigui més agradable quan faci calor

La ciutat de Barcelona es trobarà cada vegada més sotmesa

a les onades de calor i a la calor extrema degut al canvi climàtic. Les zones urbanes són susceptibles de patir l'efecte "illa de calor", espais on la temperatura puja encara més per culpa de les condicions de l'entorn (edificis alts, poca circulació de l'aire i poc verd). És essencial lluitar contra aquests efectes i garantir unes condicions mínimes de confort a l'espai públic mitjançant el desenvolupament i l'execució del pla d'ombra, que gràcies a diverses eines (pèrgoles fixes, tendals temporals, espais verds, etc.) promogui uns espais que permetin suportar la calor.

- Millorar el verd urbà amb arbres que garanteixin copes frondoses i ombres generoses.
- Quan no sigui possible augmentar l'espai verd, definir solucions alternatives com les ombres temporals (tendals o altres elements) o fixes (pèrgoles), que a més a més puguin generar energia.

### Ampliar la xarxa de refugis climàtics per garantir la cobertura a tota la ciutat, tant per a les onades de calor com per a les de fred

La xarxa de refugis climàtics suposa un espai segur per a les persones vulnerables davant les onades de calor. Per això, cal garantir que estiguin ben distribuïts i que siguin accessibles per a tota la població en el radi més efectiu possible i durant els mesos d'estiu i d'hivern.

- Incorporar equipaments que garanteixin la obertura durant l'estiu.
- Augmentar la cobertura territorial perquè tothom tingui un refugi climàtic a menys de cinc minuts caminant.
- Ampliar la xarxa a les onades de fred a l'hivern.
- Augmentar el confort dels refugis climàtics existents i difondre'n l'existència per potenciar-ne l'ús.

### Garantir el confort tèrmic a les escoles i a les residències de gent gran de la ciutat de Barcelona

Les onades de calor i, en menor mesura, les onades de fred, afecten sobretot a la població més vulnerable com són els infants i la gent gran. Per aquest motiu, és prioritari que davant l'emergència climàtica la ciutat disposi de les eines necessàries per garantir el confort tèrmic dels espais. Cal ampliar el programa Escola Refugi Climàtic per tal de garantir les millors condicions de confort tèrmic a les escoles i a l'interior dels edificis.

- Desenvolupar el programa Residència Refugi Climàtic, començant per les residències de gestió municipal i ampliant-lo a totes les residències de la ciutat.

### Creació d'un pol de recerca, innovació i indústria sobre l'emergència climàtica

Barcelona és una ciutat referent en les polítiques per fer front a l'emergència climàtica, però té mancances a l'hora de generar respostes que depenguin de la recerca i de la innovació; encara no s'ha generat un espai adequat per buscar respostes satisfactòries a determinats problemes (generació de renovables en teixits, emmagatzematge d'energia, elements constructius que garanteixin confort tèrmic, permeabilitat, mineria urbana, recuperació de



materials electrònics, etc.). Per això cal promoure un espai en el qual es desenvolupin respostes a problemes concrets vinculats a l'emergència climàtica, que aquestes respostes generin innovació i que aquesta innovació acabi creant llocs de treball de bona qualitat (*green jobs*).

- Destinar pressupost a concursos d'idees, *challenges* i resolució de problemes.
- Generar un viver d'empreses de recerca en matèria de canvi climàtic.
- Disposar dels espais necessaris (polígons per a empreses).
- Generar coneixement sobre l'impacte diferenciat de la crisi climàtica sobre dones i infants, així com sobre alguns dels col·lectius més vulnerables de Barcelona (gent gran, famílies amb rendes baixes, població migrada, refugiats), amb la participació activa dels centres de salut i la comunitat educativa.

## EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ AMBIENTAL

### Promoure el canvi cultural per fer front a l'emergència climàtica

Una de les estratègies necessàries a llarg termini per fer front a l'emergència climàtica és aconseguir que la ciutadania prioritzi les actuacions de reducció d'emissions de gasos CO<sub>2</sub> i d'adaptació als efectes del canvi climàtic. Per tal d'aconseguir-ho, cal potenciar la sensibilització, la conscienciació i l'educació ambiental mitjançant programes i actuacions a llarg termini, així com la transversalització entre totes les àrees.

- Reforçar l'Oficina del Canvi Climàtic de l'Ajuntament, fomentant la seva territorialització en tots els districtes de la ciutat.
- Desenvolupar un pla d'educació ambiental per a tota la ciutadania.
- Promoure els estudis i la conscienciació de la justícia climàtica amb accions que situïn la responsabilitat sobre els principals causants de l'emergència climàtica.
- Establir mecanismes de col·laboració i diàleg amb els acadèmics i experts sobre l'emergència climàtica, per tal que les accions que es defineixin estiguin avalades pel criteri científic.
- Reforçar les actuacions de les diferents entitats i organitzacions per afavorir l'acció ciutadana.

### Desenvolupar les recomanacions de l'Assemblea Ciutadana pel Clima de 2022 i repetir l'experiència en el proper mandat

L'any 2022 va tenir lloc l'Assemblea Ciutadana pel Clima, formada per un centenar de persones residents a Barcelona majors de 16 anys i escollides aleatòriament. En el marc d'aquesta assemblea s'han organitzat set sessions de treball i s'han deliberat, proposat i consensuat 34 recomanacions per als grups polítics municipals.

- Estudiar la viabilitat i, sempre que sigui possible, implantar les recomanacions de l'Assemblea Ciutadana

pel Clima.

- Organitzar una segona Assemblea Ciutadana pel Clima a Barcelona que tingui el màxim ressò entre la ciutadania i l'opinió pública de la ciutat.

## QUALITAT AMBIENTAL I LLUITA CONTRA LA CONTAMINACIÓ

### Millorar la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona

Els darrers vuit anys, Barcelona ha reduït en un 30% la presència de contaminants NO<sub>2</sub> a l'aire de la ciutat gràcies a diverses estratègies. Malauradament, aquesta reducció no és suficient i cal seguir aplicant mesures per a la reducció de la contaminació. Tal com diuen els estudis científics, la causa principal dels òxids de nitrogen és la combustió dels vehicles motoritzats i, per tant, reduir la seva presència i promoure que circulin vehicles menys contaminants és una estratègia que tindrà beneficis futurs en la reducció de la contaminació atmosfèrica.

- Aprofundir en les millores del transport públic en l'aplicació de la ZBE i en el desenvolupament de la Superilla Barcelona.
- Tendir al 100% d'electrificació de les flotes de vehicles de serveis (distribució de mercaderies, vehicles de neteja, bombers, GUB, etc.).
- Reduir la petjada ecològica del repartiment de mercaderies a la ciutat (veure actuacions a l'apartat de mobilitat).

### Desenvolupar i executar el Pla de Desamiantat dels edificis municipals

L'Ajuntament de Barcelona té el compromís d'executar un pla per a la retirada de l'amiant del seus edificis i equipaments. La retirada de l'amiant és una tasca força complexa i costosa, que s'haurà de desenvolupar de manera continuada durant uns quants anys. En el mandat actual s'està fent el diagnòstic i durant el proper mandat caldrà començar a executar-lo:

- Completar l'inventari dels edificis municipals amb amiant, redactar un pla de desamiantat amb criteris de prioritització i executar la retirada d'amiant d'acord amb les prioritats.

### Desenvolupar el programa de mesures per lluitar contra la contaminació acústica

Barcelona és una ciutat densa i compacta que pateix un problema de contaminació acústica degut a l'elevada presència de trànsit en vehicle privat. D'acord amb els resultats de l'últim Mapa Estratègic de Soroll del 2017, es reitera la conclusió que la principal font de soroll és el trànsit rodat, molt per damunt d'altres fonts. A la nit la causa principal passa a ser el soroll que prové de l'oci nocturn o de l'ús intensiu de l'espai públic, que segons la percepció ciutadana és una de les fonts que més molèsties generen. Aquesta realitat pot fer que, en algunes zones de la ciutat, la qualitat acústica sigui pitjor de nit que de dia.

- Seguir amb la política de pacificació de la ciutat, de desenvolupament d'eixos verds i de reducció de la velocitat.
- Seguir amb la protecció d'entorns vulnerables com

escoles o residències de gent gran.

- Desenvolupar plans específics d'actuació en les zones que es defineixin com "acústicament tensionades en horari nocturn".
- Mantenir i ampliar les convocatòries de subvencions per a la millora de l'aïllament dels habitatges que es troben en zones afectades pel soroll del trànsit i/o definides com a Zones Acústicament Tensionades en Horari Nocturn (ZATHN).

## TRANSICIÓ ENERGÈTICA JUSTA

### Promoure l'energia solar

Per tal de fer la transició energètica cap a una economia descarbonitzada cal aprofitar al màxim totes les possibilitats de generació d'energies renovables que tenim al nostre abast. Per aquest motiu, considerem imprescindible desenvolupar l'energia solar a la ciutat.

- Incrementar el nombre de comunitats energètiques d'autoconsum.
- Mantenir i ampliar els programes de suport per a la instal·lació d'energia fotovoltaica a llars privades.
- Col·laborar amb les iniciatives ciutadanes que vulguin impulsar comunitats energètiques amb la cessió d'espais aprofitables.

### Aprofitar les energies residuals mitjançant la consolidació i ampliació de les xarxes de fred i calor de la ciutat

Actualment, la ciutat de Barcelona compta amb dos grans xarxes de fred i calor centralitzat: Ecoenergies i Districlima. Ambdues tenen potencial de creixement, especialment destacat en el cas d'Ecoenergies amb l'entrada del fred al barri de la Marina. També hi ha possibilitats d'impulsar dues noves xarxes a la Sagrera i a la Model.

- Impulsar ecoenergies al barri de la Marina.
- Impulsar la xarxa de Districlima a Poblenou i 22@.
- Desenvolupar la nova xarxa de fred i calor a la Sagrera.
- Desenvolupar la xarxa centralitzada de fred i calor al conjunt d'edificis i equipaments de la Model.
- Aprofitar les oportunitats de nou desenvolupament per promoure noves xarxes de fred i calor.

### Flexibilitzar i reduir la demanda energètica dels equipaments municipals

Per tal d'impulsar un pla de gestió de la demanda, de l'eficiència i del foment de la flexibilitat en el consum energètic dels equipaments municipals, cal millorar les eines de gestió de la demanda i de la flexibilització del consum.

### Impulsar un nou pla d'enllumenat

Per tal de millorar l'eficiència en el consum i garantir la bona cobertura lumínica de l'espai públic de la ciutat, eliminant els punts foscos, cal seguir amb el treball realitzat fins ara en la substitució de lluminàries tradicionals per llums LED i garantir una bona distribució lumínica de

l'espai públic mitjançant els recorreguts nocturns i altres elements participatius, amb l'objectiu de reduir el consum i eliminar els punts foscos.

## VERD I NATURALITZACIÓ

### Multiplicar per 2 els espais refugi de biodiversitat i la superfície de verd amb gestió naturalitzada

S'ha de garantir que el verd de la ciutat de Barcelona afavoreixi la biodiversitat i esdevingui un verd de qualitat; per això, cal augmentar els refugis de biodiversitat (x2) i la superfície de verd (x2) a la qual se li aplica una gestió naturalitzada. La gestió d'espais naturalitzats implica més complexitat, més intensitat i un augment dels recursos per assolir un nivell de qualitat ambiental més alt. Els espais naturalitzats desenvolupen una major presència de biodiversitat de plantes i també d'insectes. Els refugis de biodiversitat garanteixen que les espècies que hi viuen poden desenvolupar-se, i especialment importants són les espècies d'ocells nidificants en les àrees humides i en les basses naturalitzades de la ciutat.

- Reconvertir els espais verd de la ciutat en espais naturalitzats.
- Crear refugis de biodiversitat en les zones pertinents.
- Augmentar les basses i les fonts gestionades com a basses naturalitzades.

### Ampliar la superfície de verd urbà

Barcelona és una ciutat densa amb un dèficit de verd de proximitat. Per tant, necessita construir i millorar la infraestructura verda: un verd equitatiu, accessible, connectat a la trama urbana i amb la xarxa verda metropolitana per maximitzar els beneficis socials i ambientals, sobretot pel que fa a la salut i a l'adaptació al canvi climàtic. El verd urbà és un benefici per a les persones i les generacions presents i futures, que poden gaudir de la connexió necessària amb la natura al seu entorn.

- Seguir desplegant el Pla Natura: guanyar 40 hectàrees més de verd.
- Desplegar el Pla de Cobertes Verdes.
- Seguir recuperant interiors d'illa de la trama Cerdà.
- Augmentar el nombre d'hortos urbans.
- Garantir l'augment de verd en tota gran transformació: desplegar l'IDEU (Índex d'Evolució Ecològica Urbana).
- Protegir i millorar els grans parcs de Barcelona: Sagrera, Besòs, entorns de Sants i Tres Turons.
- Estudiar la viabilitat de la recuperació del canal de la Infanta com a espai verd i fluvial.

### Doblar el nombre d'espais verds amb gestió comunitària ampliant el programa Mans al Verd

El verd urbà ha de comptar amb la ciutadania per tal d'esdevenir un pilar central del gaudi ciutadà. La gestió del verd en espais comunitaris cedits afavoreix la organització comunitària i permet que el verd i la biodiversitat siguin més propers a la ciutadania. Afavorir la gestió comunitària

també garanteix una bona acceptació i sensibilització respecte als temes ambientals i de sostenibilitat.

- Doblar el nombre d'espais verds cedits per a gestió comunitària.
- Ampliar els convenis de cogestió d'espais verds de la ciutat.
- Ampliar el programa de cura dels escocells.

#### **Protecció de la flora i fauna dels parcs i jardins**

- Desenvolupar actuacions per protegir les espècies més vulnerables al canvi climàtic en totes les intervencions als espais verds de la ciutat, promovent nous àmbits o espais de biodiversitat urbana (estanyos naturalitzats, caixes niu, hotels d'insectes, acords de custòdia del territori, etc.) i acompanyar les actuacions amb cartells informatius.

#### **Garantir que la ciutadania pugui fer ús de les platges i del litoral de la ciutat en les millors condicions**

Les platges de Barcelona son espais de gaudi col·lectiu i s'ha de treballar perquè mantinguin aquesta condició per a tota la ciutadania. S'ha treballat per tenir unes platges accessibles per a tothom mitjançant la platja sense fums, la platja de gossos, l'ampliació del servei de bany assistit, etc. Per això és important mantenir sempre un bon estat de les platges i garantir que els serveis funcionen perfectament.

- Estudiar la ubicació per a una nova platja de gossos.
- Estudiar l'establiment d'una nova platja de tradició nudista.
- Garantir el servei de bany assistit en igualtats de condicions que gaudeixen tots els usuaris de la platja.
- Promoure la pràctica esportiva a les platges respectant a la resta d'usuaris.

#### **Impulsar una oficina dels barris de muntanya a Collserola així com un pla d'inversions al Parc Natural de Collserola**

La comissió d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona va donar llum verda a la creació d'una oficina de barris de muntanya que tingui competències pròpies, una oficina municipal que pensi en la muntanya des de la muntanya i superi l'àmbit del districte que té l'actual l'Oficina Tècnica de Collserola a Sarrià-Sant Gervasi. Dels deu districtes de Barcelona, les Corts, Sarrià-Sant Gervasi, Gràcia, Horta-Guinardó i Nou Barris tenen contacte amb el Parc Natural de Collserola, i en el seu dia a dia viuen una realitat que sovint passa desapercibuda en el context d'una gran ciutat com la nostra. La creació d'una oficina de barris de muntanya ha de ser vista com una oportunitat per enfocar la ciutat vers la muntanya (el Parc i els barris), que entengui les seves dinàmiques, doni resposta a les seves necessitats i ho lligui amb les accions que es duen a terme en el conjunt de la ciutat, cuidant el gran pulmó verd alhora que donant solucions als problemes i necessitats del veïnat i de l'entorn.

- Desenvolupar els projectes previstos a la taula de

coordinació de Collserola.

- Obrir una oficina de barris de muntanya que ajudi als ciutadans que viuen a la falda de Collserola en les actuacions necessàries per compaginar la vida diària i la protecció del parc.
- Desenvolupar els projectes necessaris per protegir el parc enfront dels incendis (franges, dipòsits, etc.).
- Desenvolupar projectes que permetin millorar la qualitat de l'espai protegit i el gaudi ciutadà, com el camí a mitja cota, i rehabilitar els camins d'accés.
- Definir un pla de torrents verds que garanteixi el cabal.
- Acabar el recorregut de la passera.

#### **Convertir el Parc de la Ciutadella en el punt central de la Ciutadella del Coneixement**

- Millorar el Parc de la Ciutadella amb més pressupost pel verd, pels camins i per garantir el bon estat i el bon ús dels equipaments que hi conviuen.
- Completar els projectes de rehabilitació del verd, de l'Hivernacle i de l'Umbracle, i de recuperació dels espais, etc.

#### **Consolidar i ampliar el programa de sòls drenants i permeables**

La despavimentació i permeabilització del sòl i l'obertura de sòls drenants als espais públics de la ciutat ha de permetre incorporar més resiliència i, per tant, millorar la qualitat de les aigües subterrànies. També serveix per reduir l'efecte illa de calor i permet gaudir d'un verd de proximitat.

- Iniciar un programa d'obertura d'espais amb sòls drenants i permeables.

#### **Desenvolupar el Pla d'Actuació de la muntanya de Montjuïc**

Montjuïc compta actualment amb un pla d'actuació fins l'any 2029 que ha de permetre millorar la qualitat del verd del parc i al mateix temps garantir que segueix sent un espai lúdic i cultural:

- Augmentar la dotació pressupostària per a l'execució de les actuacions previstes al pla d'actuació.
- Garantir l'accessibilitat a tots els parcs i jardins de la muntanya de Montjuïc.
- Treballar per planificar i establir una permeabilitat de fluxos adequada.

### **REDUCCIÓ DELS RESIDUS I ECONOMIA CIRCULAR**

#### **Promoure la reducció de l'ús de recursos i la reutilització**

L'actual crisi ecològica té la seva arrel en una extracció abusiva de recursos naturals i en la generació de residus, amb conseqüències globals que afecten de manera especialment severa les comunitats pobres.

- Crear tallers d'autoreparació i reutilització, espais supervisats per una persona professional on trobar

eines i recanvis bàsics per a la reparació i reutilització d'objectes.

- Seguir promovent la recollida selectiva de residus urbans.
- Seguir assessorant a la ciutadania sobre mesures d'estalvi energètic amb els seus beneficis ambientals i també econòmics (reducció de la pobresa energètica).
- Limitar la publicitat que fomenti el consumisme, especialment de productes de gran impacte climàtic.

#### **Crear una xarxa de biblioteques de les coses**

Per tal de reduir la generació de residus cal combatre la cultura "d'un sol ús" i crear una xarxa d'espais (almenys un a cada districte) on es prestin eines per facilitar la reparació i objectes d'ús poc freqüent, i que serveixin per a l'intercanvi d'objectes que encara tinguin vida útil. Aquests espais també han de servir per crear consciència de la importància de la reutilització i de donar una segona vida a productes perquè no acabin sent considerats residus.

- Obrir almenys deu biblioteques de les coses: espais de reparació, de préstec i d'intercanvi d'objectes.

#### **Desplegar una fiscalitat ambiental que promogui la millora ambiental i l'eficiència**

Els sistema tributari municipal té poc marge per afavorir les bones practiques ambientals i treballar per una fiscalitat ambiental progressiva. Tot i així, es poden introduir un seguit de bonificacions i reduccions per a aquelles activitats que tinguin un retorn social i ambiental, com la reparació d'aparells per reduir la generació de residus, la reutilització d'aigües grises per reduir el consum d'aigua, l'eliminació de plàstics, etc.

- Bonificar la taxa de clavegueram per als usuaris que incorporin sistemes de reutilització d'aigües grises.
- Bonificar el preu públic de recollida de residus per a les activitats econòmiques que es dediquin a la reparació d'aparells, a botigues d'objectes de segona mà i a altres sectors que ajudin a reduir la generació de residus.
- Millorar les bonificacions econòmiques de les activitats que contribueixin a la reducció de residus en la seva activitat quotidiana.

#### **Desenvolupar un pla de compostatge a tota la ciutat**

La gestió de la matèria orgànica pot comportar despeses municipals i obstacles per a la seva reutilització. Per aquest motiu, totes les mesures que vagin dirigides a una gestió de la matèria orgànica que siguin de km 0 (a prop de l'origen i també del punt de consum) han de comptar amb el suport de l'Ajuntament. Hi ha diverses maneres d'aconseguir-ho. Per una banda, des del servei municipal s'han introduït biodigestors de matèria orgànica als punts verds, amb capacitat de generar compost útil pels usuaris. També hi ha iniciatives comunitàries de biodigestors en espais veïnals.

- Aprovar un pla de compostatge a tota la ciutat amb dotació pressupostària.

- Augmentar el nombre de compostadors disponibles en punts verds.
- Recolzar i promoure les iniciatives comunitàries que estiguin gestionant compostadors.
- Promoure la utilització de compostadors als mercats municipals.
- Aprovar una bonificació a la taxa de recollida de residus per aquells ciutadans que participin en alguna de les iniciatives de compostatge i que es pugui verificar la seva aportació.

#### **Treballar per reduir la producció de residus i incrementar la recollida selectiva**

- Implantar sistemes de recollida selectiva de residus individualitzats per assolir el nivell de recollida selectiva fixats per la Comissió Europea (55 % l'any 2025).
- Fer que Barcelona sigui una ciutat de plàstic zero:
  - Restringir l'entrada d'objectes de plàstic d'un sol ús als espais naturals com les platges o al Parc Natural de Collserola.
  - Promoure les iniciatives empresarials o ciutadanes encaminades a reduir l'ús del plàstic, com els embalatges reutilitzables, la compra a granel, els envasos reutilitzables, els gots i les vaixelles reutilitzables, entre d'altres.
- Desplegar el nou Pla de Residu Zero a la ciutat per aconseguir la reducció en la generació de residus, fomentant la reutilització, la reparació i l'eliminació del sobreembalatge i dels elements d'un sol ús.

### **GESTIÓ DEMOCRÀTICA DE L'AIGUA**

#### **Treballar per assolir la gestió pública de l'aigua**

La gestió pública de l'aigua és la garantia d'una gestió democràtica, transparent i econòmica dels serveis d'abastament i sanejament d'aigua. Per aquest motiu, és necessari superar l'actual model de gestió concessional privada i establir un model públic més capacitat per adaptar-se a les incerteses de l'emergència climàtica. L'actual gestió privada de l'empresa multinacional Agbar s'ha mostrat molt agressiva a l'hora d'impedir que els governs democràtics decideixin lliurement sobre els seus serveis públics: per tant, cal construir majories àmplies a Barcelona i a l'àrea metropolitana que permetin deslliurar-se dels interessos privats econòmics i garantir un servei d'aigua de qualitat a tota la població.

- Crear una empresa pública metropolitana d'aigua amb participació dels municipis que gestioni els serveis d'abastament que actualment no proporciona l'empresa ABEMCIA (Agbar).
- Estudiar la possibilitat que els serveis sota gestió passin de manera gradual a l'empresa pública metropolitana.
- Estudiar les possibilitats legals de liquidar la concessió actual a 23 municipis metropolitans.

#### **Ampliar l'ús de les aigües no convencionals**

Barcelona ja disposa d'una molt bona xarxa d'aigües

freàtiques per a usos com el reg del verd o la neteja de carrers, però aquesta xarxa encara no arriba a tots els parcs de la ciutat i requereix de noves connexions i ampliacions. Des del 2015 s'ha passat d'una xarxa de 87km als 123km actuals.

- Ampliar la xarxa d'aigua freàtica fins a arribar a la capacitat de 4 hm<sup>3</sup> anuals i 140 km de llargada.
- Incorporar l'ús d'aigües regenerades en el reg i en la neteja de barris concrets.
- Introduir l'obligatorietat de la reutilització d'aigües grises en nous edificis a partir d'un mínim de superfície.
- Crear dipòsits pluvials complementaris per optimitzar l'aprofitament dels recursos hídrics.

#### **Garantir el cabal de les rieres amb aigua permanent**

Les rieres existents a la zona de Collserola, com la riera de Vallvidrera, amb aportació hídrica de l'EDAR de Vallvidrera, ha de garantir el cabal durant tot l'any. Cal fer viable que la qualitat de l'afluent pugui mantenir o fins i tot millorar les comunitats biològiques associades a aquests ecosistemes singulars.

- Evitar l'extracció d'aigua durant els mesos d'estiu.

#### **Desenvolupar el Pla de Sanejament de Barcelona**

El PDISBA (Pla Director d'Infraestructures de Sanejament de Barcelona) té previstes un conjunt d'actuacions en millora d'infraestructures sobre els col·lectors, sobre els dipòsits de retenció i sobre els dipòsits de laminació, així com l'establiment de mesures d'infraestructura tova com els sistemes de drenatge urbà sostenibles, per garantir que la ciutat estigui preparada pels augments de les pluges torrencials i pels fenòmens extrems provocats per l'emergència climàtica

- Fer les obres d'ampliació dels col·lectors principals de la ciutat (Diagonal, Paral·lel, etc.).
- Iniciar la planificació i els treballs necessaris per a l'execució dels dipòsits de laminació i retenció.
- Modificar l'espai urbà de la ciutat per incorporar a major escala els sòls drenants o sistemes de drenatge urbà sostenibles.

## **Alimentació sostenible**

La capacitat dels ajuntaments és limitada en relació als sistemes alimentaris, però són els principals centres de consum i comercialització. Per els darrers anys Barcelona va apostar pel projecte Capital Mundial de l'Alimentació Sostenible, va teixir aliances amb actors socials i econòmics que porten anys treballant per un sistema alimentari sostenible i va establir l'Estratègia de Ciutat d'Alimentació Saludable i Sostenible 2030, contribuint així al procés de transformar el sistema alimentari amb nous projectes i polítiques.

El mandat 2023-27 serà un moment clau per a aprofundir en aquest camí. Per això proposem abordar-ho des de

tres grans reptes: el primer, reequilibrar el desproporcionat consum de proteïna animal, augmentar el consum de productes locals i ecològics i reduir el desaprofitament alimentari, com ja fem en els menjadors escolars municipals; el segon repte és conscienciar sobre l'alimentació com a base de la salut individual i col·lectiva, i aquí el biaix segons el nivell de rendes és fonamental per a treballar en clau d'equitat i justícia social; i el tercer repte serà renovar la relació entre el món rural i l'urbà perquè Barcelona sigui aliada en la comercialització en condicions justes de la producció de proximitat, com ja fem als mercats municipals.

L'impacte en el territori i en les persones del nostre model alimentari el fa insostenible i Barcelona ha de continuar fent irreversible el paper de les ciutats en la transformació del sistema alimentari.

#### **Disminuir la petjada climàtica del sistema alimentari de la ciutat**

L'alimentació és clau per fer front a l'emergència climàtica, per això l'Estratègia de Ciutat d'Alimentació Saludable i Sostenible 2030 es planteja reduir un 15% la petjada de carboni del sistema alimentari de Barcelona. És necessari reequilibrar el consum desproporcionat de proteïna animal, augmentar el consum de productes locals i ecològics i reduir el desaprofitament alimentari mitjançant les següents actuacions:

- **Programa Barcelona Menja Sostenible:** accions de sensibilització i comunicació per a la ciutadania amb grans mitjans, *influencers* i esdeveniments de ciutat.
- Disminuir el malbaratament alimentari de les infraestructures municipals, triplicant el reaprofitament alimentari del producte fresc a Mercabarna.
- **Fomentar que la ciutadania accedeixi a la proteïna animal d'origen sostenible,** com la ramaderia ecològica i extensiva i la pesca sostenible.

#### **Generar una aliança entre el camp i la ciutat, entre el comerç i la pagesia**

Si volem un món rural viu i un territori equilibrat hem d'ajudar que el sector primari sigui una activitat viable i atractiva. Barcelona ha de ser una aliada de la comercialització en condicions justes de la producció de proximitat.

- **Ampliar Terra Pagesa,** la nova plataforma tecnològica, comercial i logística per vendre al petit comerç, liderada per la pagesia amb el suport de l'Ajuntament.
- Consolidar el **programa Comerç Verd,** de suport i promoció per garantir la presència de productes locals, ecològics i de pagès a tots els mercats municipals.
- Recolzar altres **vies de comercialització de circuit curt** per fer arribar productes agroecològics a la ciutadania, com les cooperatives de consum, els supermercats cooperatius o els mercats de productors i productores.
- Promoure que **Mercabarna sigui un actor per a la promoció del producte local i sostenible** entre els majoristes i altres operadors, així com la facilitació de la comercialització en bones condicions per a la pagesia.

- **Programa d'impuls de la petita restauració independent i local** com a prescriptors d'alimentació saludable i transmissors de cultura alimentària.

### **Impulsar l'agroecologia i l'agricultura urbana i periurbana a Barcelona i demarcació**

La producció agroalimentària al conjunt del territori metropolità pot tenir una rellevància quantitativa, especialment en una ciutat com Barcelona, que al seu voltant té diferents parcs agraris, com ara el del Baix Llobregat, que és el rebost de la ciutat.

- Activació del **projecte Agrovallbona** a l'última finca agrícola de la ciutat, blindant el seu ús agrícola i desenvolupant un *hub* de referència de formació i sensibilització en relació a l'alimentació i a l'agricultura sostenible.
- Desplegament de l'**Estratègia d'Agricultura Urbana** amb la creació d'equipaments de referència en agroecologia, i extensió i consolidació de la **xarxa d'horts urbans** comunitaris i escolars.
- Col·laborar amb els agents clau de l'Àrea Metropolitana de Barcelona per construir un cinturó agrometropolità mitjançant un **increment del percentatge del sòl agrari** fins arribar a un 13-15%, per incrementar el percentatge de sòl agrícola dedicat a la producció ecològica fins arribar almenys a un 25%.

### **Fer de l'alimentació una política municipal d'impacte**

L'any 2021 Barcelona va apostar pel projecte Capital Mundial de l'Alimentació Sostenible perquè volem ser part de la solució contribuint a transformar el sistema alimentari.

- Consolidar l'**Acord de Ciutat per l'Estratègia d'Alimentació Saludable i Sostenible Barcelona 2030** com a marc i full de ruta, augmentant el nombre d'entitats i d'empreses adherides i amb un compromís d'actuar per contribuir als objectius, que inclouen la creació dels **premis bianuals de Ciutat de l'Alimentació Sostenible**.
- Alinear el **100% de la compra pública municipal amb l'alimentació sostenible**, inspirada en la dieta de salut planetària. Compromís per avançar el màxim possible cap al producte de proximitat i ecològic, així com un augment de la presència de vegetals i proteïna vegetal en els aliments que adquireixi l'Ajuntament (menús de menjadors socials, bressols, atenció domiciliària, cantines en espais municipals, etc.), aplicant la pionera instrucció de compra pública alimentària municipal.
- Augmentar a **3M€ anuals el pressupost per l'impuls de les polítiques d'alimentació sostenible i saludable**, així com la consolidació d'un departament especialitzat a l'Ajuntament que faci possible aquestes polítiques.
- Consolidar l'**Oficina Conjunta d'Alimentació Sostenible amb la Generalitat** per impulsar aquestes accions amb impacte a Barcelona.
- Consolidar i augmentar la línia de subvencions fins a **1M€ per a projectes d'alimentació sostenible com Impulsem el que Fas**.

- Impuls al **projecte públic-comunitari Agròpolis** per reforçar el teixit de projectes agroecològics.
- Activar línies de **col·laboració amb la universitat, centres de recerca i entitats ambientals** per elaborar estudis i informes en relació als reptes i les propostes de transformació del nostre sistema alimentari.

### **Treballar per a la salut alimentària de la població, especialment la infància**

Un 70% de les morts al món a causa de malalties cròniques no transmissibles (incloent-hi una quarta part dels càncers) estan relacionades amb la mala alimentació. El biaix segons el nivell de rendes és fonamental per treballar en clau d'equitat i de justícia social. A Barcelona, la prevalença de problemes d'obesitat infantil ha crescut fins a un 13%, amb molta més incidència a barris de renda baixa. Les escoles són un dels grans aliats en aquesta transició alimentària.

- **Pla municipal de reducció del sobrepès infantil**, per reduir-lo un 40%.
- Consolidar i ampliar el **programa Menjadors Sans i Sostenibles**, actiu a 50 escoles de la ciutat, amb la vocació d'arribar al 75% de les escoles.
- Evitar la **publicitat alimentària d'impacte nutritiu negatiu adreçada al públic infantil** en suports de propietat o gestió municipals.

### **Promoure l'accés de les persones en situació de vulnerabilitat a una alimentació suficient i de qualitat**

Cal consolidar un model que garanteixi el dret a l'alimentació de manera digna i inclusiva, defugint de lògiques assistencialistes.

- Impulsar **nous punts Alimenta** a la ciutat, on el dret a l'alimentació s'abordi de manera comunitària, generant vincles socials en el territori.
- Impulsar una **botiga alimentària** a la ciutat que operi com un servei de garantia d'aliments obert a la ciutadania, amb capacitat d'elecció i autogestió, que promogui el consum responsable i els hàbits saludables.
- Engregar una aliança amb la restauració per tal de promoure **tiquets menjador per a persones derivades de serveis socials**.
- Establir **aliances amb mercats per obtenir reduccions extraordinàries** per a persones derivades de serveis socials.
- **Identificació d'entorns alimentaris amb dèficit d'accés** i elaborar plans d'acció per minimitzar-los.
- Incorporar **criteris d'alimentació sostenible i saludable a tots els serveis municipals** o comunitaris d'ajuda i suport alimentari a la ciutadania.