

Acta de la sessió extraordinària del Ple de la Taula de Mobilitat del dia 9 de novembre de 2021

Inici de la sessió: 19.00 hores.

Actua de Presidenta la Regidora de Mobilitat i Via Pública Marta Sureda Xifre, i de secretària la senyora Neus Funtané Masó.

Assistents:

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)	Marc Iglesias
Ajuntament de Girona (Sostenibilitat)	Susanna Vihé
Ajuntament de Girona (Mobilitat i Via Pública)	Marta Sureda
Ajuntament de Girona (Mobilitat i Via Pública)	M. Mercè Teixidor
Ajuntament de Girona (Mobilitat i Via Pública)	Pere Casas
Ajuntament de Girona (Mobilitat i Via Pública)	Sílvia Sancho
Ajuntament de Girona (Sostenibilitat)	Martí Terés
Ajuntament de Salt	Anna Fusté
Ajuntament de Salt (Policia Local)	Jesús Miguel Noceda
Associació de Gent Gran de Montilivi	Dolors Estanyol
AAVV Fontajau	Josep Lluís Muñoz
AAVV Sant Narcís	Carme Castel
AAVV Santa Eugènia	María Belén Álvarez
ATM	Marian Arjona
Cambra de Comerç	Àlex Gilabert
Cambra de Comerç	Daniel Illa
Centre de Recerca Ecològica	Luís Camargo
Centre de Recerca Ecològica	Gerard Serrat
Col·legi d'Aparelladors	Miquel Vendrell
CORVE	M. Assumpció Brujats
CORVE	Jack Juandó
Federació d'AAVV	Romà Monreal
Guanyem Girona	Laia Pèlach
TMG (Intersindical)	Albert Geli
Mou-te en bici	Albert Martos
Pla de Transició Ecosocial	Maribel Flores
Pla de Transició Ecosocial	Bartomeu Agustí
Pla de Transició Ecosocial	Saray Nicolás
PSC	Mònica Ferrer
Sarfa	Noelia Espinosa
Teisa	Àlex Gilabert
Universitat de Girona	Pep Juandó
4 Sfera Innova	Jaume Targa

Marta Sureda: En aquesta reunió que fem avui sabeu que també hi hem convidat els membres que formen part del Pla de Transició Ecosocial, que normalment no formen part de la Taula de Mobilitat, però que entenem tots que el que s'està treballant en aquest pla té molt a veure amb

el que parlarem avui i per tant és important si podem estar tots assabentats del que s'està treballant a nivell de ciutat.

Avui hem convidat en Marc Iglesias i en Jaume Farga. Un cop ells hagin parlat obrirem un torn de preguntes perquè puguem participar tots.

En Marc Iglesias és enginyer d'obra pública i ara actualment és el cap de la Secció de Mobilitat Sostenible de l'AMB, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Per tant, ha participat de primera mà a la implantació de la zona de baixes emissions a Barcelona i també als municipis metropolitans. Per tant, ell ens explicarà la seva experiència en aquesta implantació.

En Jaume Targa és consultor de l'empresa 4 Sfera Innova. Ell té experiència en projectes a nivell europeu i porta uns anys col·laborant amb l'Ajuntament amb les campanyes per la monitorització del diòxid de nitrogen. Per tant ell del que ens parlarà és de l'estat de la qualitat de l'aire a la ciutat.

Marc Iglesias (AMB): Comparteix una presentació per explicar l'experiència de la zona de baixes emissions a l'entorn metropolità. S'adjunta la presentació a l'acta.

Marta Sureda: Avui estem parlant de baixes emissions bàsicament per dos motius:

- L'aprovació de la Llei del canvi climàtic el mes de maig d'aquest any, que obliga a Girona i a tots els municipis de més de 50.000 habitants a tenir abans del 2023 una zona de baixes emissions.
- Europa està donant unes ajudes per poder implementar aquestes zones de baixes emissions, i l'Ajuntament de Girona va fer una sol·licitud en aquest sentit.

Hem convidat a l'AMB perquè són els que segurament han muntat la zona de baixes emissions més important al Sud d'Europa. Segurament tindria sentit que la mateixa Ordenança que s'aplica a Barcelona s'hauria d'aplicar a Girona o a tot Catalunya. La gestió demana molt temps i molta formació i molta capacitat i per tant aquesta gestió mancomunada que també ha parlat en Marc tindria molt sentit que es pogués fer aquí a Girona també per una qüestió de practicitat i perquè els efectes positius que tingui una zona de baixes emissions no tingui els efectes negatius en una altra. No traslladem els vehicles contaminats d'una zona a una altra on les restriccions són inferiors.

Jaume Targa (4 Sfera Innova): Explica mitjançant una presentació quina és la zona en la que es troba Girona en quant a la qualitat de l'Àrea. Projecta una presentació que s'adjunta a la present acta.

Marta Sureda: A Girona tot just estem a la fase inicial per implementar aquesta zona. Una cosa és el desplegament físic que s'ha de fer a nivell tècnic i l'altra és l'ordenança que ha de regular qui tindrà accés en aquesta zona. Potser aquesta ordenança potser tindria sentit que fos a nivell de tot Catalunya.

Marc Iglesias (AMB): Nosaltres a nivell tècnic, als 36 municipis metropolitans que pràcticament és la meitat de la població de Catalunya però també fora de l'àmbit metropolità i altres ciutats del nostre entorn sí que detectem aquest sentiment comú de replicar una ordenança que ja és coneguda, el que no seria gaire bo seria que cada municipi fes unes regles divergents a les altres, que cada persona s'hagi de registrar a cadascun dels municipis, creiem que si els criteris són divergents no és bo. Per tant, estem treballant amb la Generalitat amb els municipis de més de 50.000 habitants de Catalunya per intentar avançar cap a aquesta unificació. Més enllà que tota la ciutat sigui de baixes emissions, dues reflexions: teniu la sort de tenir un científic de primer nivell internacional com és en Jaume Targa en temes de qualitat de l'aire, aprofiteu-ho, tenir persones d'aquesta qualitat i vàlua, aprofiteu-ho, és per estar-ne content i orgullós, i la segona és aquest apunt que comentava de dir que hi ha ciutats que estan avançant una mica més, de buscar àmbits on es pugui anar una mica més enllà, una zona de zero emissions, fins i tot estem treballant amb Viladecans amb una zona de baixes emissions negatives, on puguem revertir les emissions. A més que no hi circuli cap vehicle que no sigui zero, renaturalitzar l'entorn perquè no sigui de zero emissions sinó amb emissions negatives. Estem pensant també amb àmbits més petits. És evident que a dia d'avui no es pot prohibir la circulació a tota la ciutat però sí que hi ha àmbits, en el cas de Barcelona el Barri Vell és prou consolidat i ja està prou pacificat per poder plantejar accions més agosarades que acompanyin una ZBE global.

Tècnicament és prou complexa com per pensar en mancomunar aquesta activitat en una administració supramunicipal, o a través de la Generalitat o com sigui.

Laia Pèlach (Guanyem Girona): En primer lloc, el tema de les zero emissions, està d'acord amb el que deia en Marc, que segurament en una ciutat com Girona ens hem de plantejar en alguns àmbits fins i tot apostar per això, suposa que estem parlant d'accés de només vehicles elèctric o fins i tot no accés de vehicles, peatonalitzacions bàsicament. Una de les coses que li genera dubtes en zones de baixes emissions és el tema de la discriminació de classes, perquè normalment qui té els vehicles més contaminants, no sempre, però solen ser les persones de classe social més baixa. En el cas de Barcelona segurament teniu una xarxa de transport públic potent, però en el cas de Girona és molt limitada, ferrocarrils i rodalies pràcticament no en tenim i el que tenim són autobusos interurbans i urbans i en tot cas unes freqüències i unes limitacions a nivell de zona on arriben, hi ha municipis on ni tansols arriben, i això evidentment genera una dificultat important en aquest sentit, perquè no hi ha una alternativa viable. Volia preguntar si ells tenen una mica estudiat quines alternatives hi ha sobre la taula o com es poden resoldre aquests aspectes, i en tot cas preguntar a l'Ajuntament de Girona com ho estan pensant treballar en aquest sentit.

A nivell de Girona vol preguntar si tenim dades de vehicles, a Barcelona disposaven d'unes dades el percentatge de vehicles contaminants del 2017, voldria saber si a Girona ja disposem d'aquestes dades o tenim informació en aquest sentit.

Marc Iglesias (AMB): El primer element que comentaves és una qüestió molt recurrent que ens ha sorgit. A nosaltres, a banda de fer una moratòria per als professionals de rendes baixes s'ha de constatar un element que és molt rellevant. La ZBE no és una mesura redistributiva, però no afecta de forma rellevant a les rendes més baixes. Les rendes més baixes són les que disposen de menys vehicles. En el cas per exemple de barris de l'entorn de Barcelona, a més renda més disponibilitat de vehicle per llar, i a menys renda no hi ha disponibilitat de vehicle per llar. Per

tant, sí que és veritat que té un impacte sobre les classes mitges de la ciutat. Sobre les rendes més baixes, emigrants, nouvinguts, dones grans (està parlant de perfils globals, no d'estereotips) no tenen disponibilitat de vehicle i per tant no estan afectats per aquesta mesura. Per contra, rendes mitges i altes solen tenir més d'un vehicle a la seva llar i és on trobem major afectació, estadísticament parlant. No vol dir que no hi hagi casos puntuals que sí que l'afectació és important. I al revés amb el transport públic, si analitzem el perfil de l'usuari del transport públic també Girona, que malgrat no tingui l'estructura que té el de Barcelona, però sí que té una estructura relativament consolidada, d'un transport públic metropolità potent, també veiem que les rendes més baixes i en qüestions de gènere són les que són més usuàries del transport públic. Per exemple, el corredor Salt Girona és el que té més demanda, i a mesura que ens allunyem de Girona, que baixa la renda, que baixa el preu de la vivenda etc, trobem un ús més intensiu del transport públic i un menys ús del vehicle privat.

I amb relació al que comentaves inicialment, totalment d'acord, és restringir a la mínima expressió en barris com podria ser el Barri Vell la circulació únicament a vehicles sense etiqueta amb pacificacions, de fet, ja ho teniu pràcticament. L'apunt que intentava aportar era de renaturalitzar, fer mesures extremes com per crear unes zones d'emissions negatives.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Laia, amb relació al que comentaves sobre què tenim pensat per al transport públic, ho hem de mirar. Ara també estem treballant amb el Pla de Mobilitat. Tu també ho has comentat, no ens podem quedar només amb el transport urbà sinó també hem de mirar l'interurbà, i per tant hem de parlar a nivell d'ATM.

Sobre el percentatge de persones que es veuen afectades per les zones de baixes emissions, encara no el tenim però estem recollint aquestes dades.

Albert Martos (Mou-te en bici): Creu que és un global de tota una sèrie d'actuacions que s'han de portar a terme (bus, carril bici, pacificar ciutat, més zones de vianants). Creu que si es planteja a Girona serà més global, no només de zones de baixes emissions.

Té un dubte sobre si es plantejarà aquesta ZBE a nivell metropolità de Girona o només de Girona. Perquè la contaminació de Salt/Sarrià és igual que la de Girona. Creu que també s'hauria d'implantar a Salt de la mateixa manera.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): De moment ho estem treballant a Girona ciutat, que som els que tenim la obligació de fer-ho. Però també estem amb molt bona sintonia i amb molt bona comunicació si es pensa que ha de tenir un àmbit més gran que la ciutat de Girona. Però això defuig de la nostra competència.

Laia Pèlach (Guanyem Girona): Saber si l'Ajuntament ja té un pla de treball, una planificació, un calendari... Perquè si això ha de ser una realitat el 2023 tampoc tenim tant temps per endavant. I en el cas de Barcelona hem vist que estan parlant de 4 anys ben bé des que es comencen a fer coses fins que això es fa realitat, perquè parlaven de 2016-2021 amb l'aplicació completa. Nosaltres estem pràcticament al 2022, per tant, ens en queden 2 a tot estirar. Per tant, això, saber si teniu alguna mena de calendari de com plantegeu avançar.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): El calendari que ens marcarà sobretot és el que ha marcat l'Estat amb els fons Next Generation. Juguem amb l'avantatge que no som els primers i per tant ja tenim molt de guanyat i que per tant si ens aprofitem d'altres experiències tot aquest procés i aquesta campanya de sensibilització segurament ja tenim feina avançada i ens beneficiem en aquest sentit.

Luís Camargo (Centre de recerca ecològica): Tenen una pregunta amb relació a algunes imatges sobre el que ha succeït aquest hivern a Estats Units. Hi ha tants vehicles elèctrics que als punts de recàrrega hi ha unes cues immenses perquè als punts de recàrrega els temps de recàrrega són molt prolongats. Amb relació a això, és un dels colls d'ampolla que tenen els cotxes elèctrics. Hi ha una solució que s'ha estat implantant des del Centre de Recerca Ecològica i volien saber si hi havia algunes projeccions a Barcelona i a Girona amb relació a això. Perquè es veu el cotxe elèctric com la següent transformació, però és interessant veure com en paral·lel es van desenvolupant les coses. Vol saber les seves impressions.

Pere Casas (Ajuntament de Girona): Sobre els punts de recàrrega de vehicles elèctrics, fem cas al que diu la Generalitat. Es va instal·lar dos punts de recàrrega ràpids municipals gratuïts que encara estan funcionant, fa 5 anys, perquè en aquells moments no hi havia cap punt privat de càrrega ràpida i com que els primers usuaris de vehicles elèctrics tenien autonomies molt baixes necessitaven algun punt d'emergència per carregar. A través de subvencions públiques es van instal·lar punts de càrrega gratuïts per promocionar el vehicle elèctric i per donar una alternativa als que l'havien comprat. Ara la situació està canviant. La Generalitat està dient als Ajuntaments que no posin punts de càrrega gratuïts, perquè vendre energia no és el que ha de fer l'Ajuntament sinó el sector privat. A més, amb punts de càrrega gratuïts el que estem fent és que el sector privat no intervingui, no posi electrolinereres, perquè no pot competir amb preus si l'Ajuntament ho està fent gratuïtament. I les subvencions que està atorgant l'ICAEN o l'Estat espanyol estan més destinades a que privats (electrolinereres, empreses...) posin punts de recàrrega i els venguin a preus de mercat. I també estan destinades a que les comunitats de veïns les instal·lin als garatges particulars de vehicles. El que és recomanable és que un vehicle elèctric tingui un punt de càrrega vinculat, tant en una casa particular com en un garatge, i que només es recarregui amb preu d'energia cara però amb disponibilitat alta a les electrolinereres. Perquè ens entenguem, la gent que té vehicle privat li interessa carregar a casa a la nit quan és més barata, i només en moments excepcionals durant el dia en una electrolinera amb recàrrega ràpida. Aquest és el futur, i els ajuntaments hem d'anar traient els punts de recàrrega ràpida gratuïts a benefici que es vagin instal·lant punts de recàrrega elèctrica privats i que puguin donar el servei que realment tocaria. Aquest és una mica el criteri que ens està dient la Generalitat. Per exemple, els dos punts de recàrrega ràpida de Girona gratuïta cada cop hi van més vehicles, però als punts de recàrrega privat no hi va cap vehicle, perquè van als de Girona que són gratuïts, i no es fan servir per càrregues puntuals per poder tornar a casa, sinó que cotxes molt cars, amb autonomies molt altes, estan 3 i 4 hores per poder carregar tot el vehicle. Que no és el que hauria de ser, s'estan mal utilitzant.

Volia fer constar que en Marc Iglesias és de Girona, per la qual cosa, a més de tota l'experiència de l'AMB també opina com a Gironí, i com a ciutadà de Girona les seves opinions seran molt importants i escoltades.

Volia comentar a en Jaume Tàrga sobre el tema de la contaminació que ha escoltat a altres conferències sobre zones de baixes emissions. La primera és que deu ser complicat arribar als valors que ens ha marcat la OMS en temes de contaminació, però ha sentit que hi ha moltes ciutats europees que hi han arribat, que realment estan per sota dels valors de la OMS, perquè

van començar a fer aquesta feina fa molts anys. I l'altra, és anecdòtica, és que en una diapositiva que ha ensenyat en Marc on s'aprecia que durant la pandèmia la contaminació de NO₂ baixa en picat a tot Catalunya, excepte en una zona de Lleida que hi ha granges de porcs, que generen NO₂, i en el moment en que la Covid va fer caure la mobilitat i l'NO₂ degut a la mobilitat, allà es va mantenir.

Pep Juandó (UdG): Una mica en la línia del que ha comentat la Laia Pèlach. El 2023 el tenim a sobre i ha d'haver-hi un miracle perquè realment puguem implementar una zona de baixes emissions sense afectar d'una manera molt important la mobilitat de l'àrea metropolitana. Ho veu complicat. Una evidència és que el que hem pogut comprovar amb el tema del confinament és que una cosa a plantejar és la no mobilitat, tant a nivell d'administracions com a nivell d'empreses privades. Entén que és un dels temes que passarà per la reorganització, però és amb el Pla de Mobilitat a nivell metropolità d'on hem de treure l'entrellat de tot això. Perquè una mobilitat amb transport públic amb freqüències d'una hora o més d'una hora amb poblacions que estan a 10-15 km, no hi veu la sortida. Perquè en el moment que tu prohibeixes has de donar opcions, i en aquest moment el transport públic municipal no les té. Veu que el Pla de Mobilitat metropolità encara està per discutir-se però en canvi el 2023 està aquí mateix.

Jaume Targa (4 Sfera Innova): A nivell de l'àmbit, és molt important que l'àmbit no sigui Girona ciutat. Relacionat amb classes l'experiència en molts llocs europeus és que les classes més baixes són les que tenen una exposició més elevada a la contaminació. És important que no es centri només a Girona. Si resollem el problema de la zona del Riu Güell però el desplaçem a Salt no hem guanyat res. A nivell de zones de baixes emissions pensem que no només és restricció sinó que també és potenciar la mobilitat neta. I crec que la iniciativa que ha liderat més la ciutat de París, però podríem anar a buscar exemples a Holanda, que n'hi ha molts, és el concepte de la ciutat dels 15 minuts. És a dir Girona en bicicleta (al dir Girona, és Girona, Salt i Sarrià) la podem crear en menys de 15 minuts en bicicleta. Des de l'Eixample, zona parc del Migdia Espai Gironés. Tenim una ciutat plana amb l'excepció de dues zones i és caminable. La mentalitat gironina no ho és, tenim el concepte d'agafar el cotxe per tot, i aquesta mentalitat ha de canviar. A Fires s'hi pot anar caminant, però hi ha gent que encara va amb cotxe, i al Decathlon i a la nova Clínica Girona s'hi podrà anar caminant, però ho hem de fer amigable. És aquest concepte d'una Girona amigable per poder fer mobilitat, però que no ha de ser amb cotxe, pot ser amb cotxe, pot ser amb bicicleta... Sobretot potenciar la mobilitat neta. A nivell del que comentava en Pere Casas de la OMS, sí que hi ha ciutats europees que han arribat als nivells, però als de la guia del 2005. Ara ens l'han baixat encara més amb més informació que tenim de grans estudis on el punt d'efecte zero de la contaminació cada vegada és més baix.

Remarcant el tema dels gironins, en Marc és gironí i tenim un altre gran expert amb tema de qualitat de l'aire, i sobretot implementacions. I dir-vos que 2023 és un repte molt gran, però seguint una mica la feina que ha fet en Marc i les "baralles" que van haver de tenir d'etiquetatges de vehicles, fer els cartells, posar els cartells a la zona metropolitana de Barcelona ... L'avantatge que tenim a l'hora de restringir vehicles és que molta de la feina ja està feta, ja tenim tots els vehicles amb etiquetes, i tenim un bagatge molt gran en l'aspecte de prevenir que hi hagi vehicles més contaminants que entrin al que seria la zona. Però sobretot zona de baixes emissions l'experiència que veiem a fora és que a vegades hi ha solucions molt simples que costen molt poc i que són fàcils d'implementar potenciant la mobilitat neta.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): Agrair a en Marc Iglesias i a en Jaume Targa les seves exposicions. Volia comentar el tema dels nous objectius que marca la OMS i que dibuixen un escenari que ha de ser de no mobilitat o de mobilitat zero emissions pràcticament. Que pot ser

a peu, en bicicleta, o l'arribada del vehicle elèctric, que no sap si tindrem capacitat pel que requereix això a nivell de producció tecnològica, bateria, punts de recàrrega, producció elèctrica... No sap si s'ha previst amb tota la seva dimensió per assolir tots aquests nivells que no sap si s'acabaran assolint a nivell o no i que marca la OMS.

Anem amb uns anys d'endarreriment respecte el que ja ha fet la AMB però tenim al davant, a tocar, pràcticament uns nous objectius que seran molt més exigents.

Jaume Targa (4 Sfera Innova): Tens raó, l'exigència serà molt més gran. Veient l'experiència d'altres directives que s'han aprovat, no tindrem nivells tan baixos, però el nivell de 40 segurament el rebaixaran a 30, i això farà que moltes ciutats que fins ara tenien nivells de qualitat de l'aire molt bona tindran problemes. I s'hauran de buscar idees imaginatives on tot tindrà lloc: mobilitat neta, mobilitat zero... I en aquells llocs on sigui necessària una mobilitat, l'ús del cotxe elèctric. El cotxe elèctric no és una solució a tot, però serà una solució en alguns casos que sí que és necessària la mobilitat 100%, però serà una solució.

Josep Lluís Muñoz (AAVV Fontajau): Volia comentar 2 temes:

- Està d'acord que Girona és una ciutat pacífica, amiga, i es pot anar a peu a tot arreu. Tot i que des de l'altre costat de Fontajau hi ha una miqueta de distància. El que li preocupa és que es creï la idea de criminalitzar a gent que tingui vehicles més vells. Posa un exemple: 3 vehicles a casa, $3 \times 2 = 6000\text{€}$, problema arreglat. Amb aquest import d'uns vehicles que són vells, que ja no poden anar a Barcelona, a veure si ara d'aquí al 2023 es criminalitzarà poder transitar per Girona. Entén que no, que és entrar-hi.

-Punts de càrrega. Està d'acord que cadascú que té un vehicle de càrrega ho ha de tenir a casa seva, i no sap si des de l'Ajuntament es fa algun recolzament, alguna subvenció, com per exemple amb les plaques solars.

Ajuntament de Barcelona (Marc Iglesias): La zona de baixes emissions no distingeix entre veïns i no veïns, i no criminalitza al ciutadà. Sabem que el fum dels vehicles té un impacte sobre la salut pública. Si una persona té un vehicle que la comunitat científica indica que té aquests impactes sobre la salut pública, no criminalitzem a l'usuari però sí al vehicle, i per tant aquests vehicles antics, molt contaminants i nocius contra la salut de tots plegats, a la ciutat de Barcelona en primera instància, a totes ciutats europees de referència i esperem que també a Girona, perquè així ho indica la llei, i perquè vol ser una ciutat moderna en termes progressistes europeus, l'aplicació a la ciutat de Girona implicaria que aquest ciutadà que viu a Girona i va fins Amer si va sol amb el vehicle, haurà de tenir uns criteris mínims. I en futur l'ideal seria que la gent que vulgui anar a Amer a treballar que utilitzi el transport públic. El transport públic és millorable, a Barcelona i sobretot a Girona, però té una demanda important. Partim d'una base d'un transport públic rellevant en horaris, freqüències i elements que són segur millorables. Però el que no fa un bé a la ciutat és criminalitzar-lo, devaluar-lo o desprestigiar-lo, cal fer actuacions per millorar-lo i impulsar-lo.

Pep Juandó (Universitat de Girona): Es referia a l'interurbà, que és la gent que queda més afectada, tot i que l'urbà també és millorable.

Laia Pèlach (Guanyem Girona): La idea general és sumar-se als comentaris d'en Jaume i en Martí d'anar una mica més enllà, que l'objectiu no pot ser en cap cas substituir el nombre de vehicles contaminants per vehicles elèctrics, sinó que un objectiu ha de ser simplement reduir el nombre de vehicles que entren a la ciutat, siguin del tipus que siguin. Que a més a més els que entrin siguin poc contaminants és altament desitjable però en tot cas ens hem de posar l'objectiu de reduir aquest nombre de vehicles, perquè hi ha altres elements, com el dels components dels vehicles i la contaminació que suposa la mateixa construcció de qualsevol tipus de vehicles, però també un altre element que no s'ha apuntat que és el tema d'ocupació de l'espai públic, que és entendre el volum de metres quadrats que ocupen o que destinem als vehicles privats motoritzats i per tant que deixem de destinar a les persones.

Gerard Serrat (Centre de Recerca Ecològica): Vol fer un incís del que ve o del que hauria de venir. Amb el tema dels vehicles fa temps que havien treballat les bateries de condensadors, després ja hi ha supercondensadors i ara ultracondensadors. Amb això millorem molt l'eficàcia, la vida útil i sobretot el reciclatge i el pes. Aleshores, veu més una flota de vehicles sobretot a nivell d'ajuntaments, sigui brigada municipal o autobusos, sigui amb sistemes de recàrrega d'energia freda o sistemes gravitatoris. Fins ara es coneixen les energies renovables (solar, eòlica, geotèrmica i embassaments). De totes elles els embassaments és la única que és lliure de combustible. El problema és que amb el canvi climàtic no tenim assegurada l'aigua. Aleshores ara venen energies de retroalimentació, que necessita 100W i pots fer 30KW hora. I després energies lliures, que realment són de moviment perpetu amb tanta tracció com vulguis. Tot el que coneixem com parcs eòlics, camps d'energia fotovoltaica, tot això ha de desaparèixer. També voldria fer incís amb el CO2. El CO2 a l'atmosfera és un problema. Amb el tema dels purins, el problema és la mala gestió i les macrogranges i la quantitat de granges que hi ha a Catalunya. Girona va ser la segona ciutat d'Espanya en tenir llum als carrers i ells intentaran que sigui la primera per tenir llum de retroalimentació.

Tothom està operant i s'està movent amb el que ja existeix, però no amb coses que sortiran. I espera que vagin sortint pel bé de tots.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Volia explicar els pròxims passos:

- Obrir la consulta prèvia amb la plataforma de participació de l'Ajuntament de Girona.
- Treballar la redacció del Projecte del desplegament d'aquesta zona de baixes emissions. Com ha de ser i com s'ha de fer aquest control.
- Ordenança que reguli els accessos en aquest àmbit que s'acabi delimitant.

Aquesta és la feina que estem fent i per la qual ens estem formant. Tenim molts dubtes, i es van resolent, sobretot amb l'ajuda de l'AMB, que és qui més experiència té.

Laia Pèlach (Guanyem Girona): Hi ha diferents compromisos que s'havien adquirit i que no s'estan complint des del govern i que agrairia que es destinessin algunes estones de la taula per poder parlar d'altres qüestions, més enllà de donar espais d'aquests de tipus més informatiu.

Volia demanar també que tenim el tema del Programa Triennal de la Bicicleta que en teoria s'hauria de començar a aplicar però que en el pressupost no ha vist res en aquesta línia.

Demana que la pròxima Taula de Mobilitat es prevegi que es pugui parlat de tots aquests temes.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Potser abans d'acabar l'any hauríem de fer una Taula per parlar de tot el que s'ha fet durant l'any.

També vol recordar que si algú vol introduir algun punt a l'ordre del dia de la Taula de Mobilitat té llibertat per fer-ho. Fins ara les propostes han sortit de l'Ajuntament però pot ser al revés

En no haver-hi més preguntes, es dona la sessió per finalitzada.