

Es subestima la contaminació atmosfèrica i els seus efectes sobre la salut i sobre els ecosistemes.

Incomplim normativa europea força dies l'any. La variabilitat atmosfèrica explicarà divergències anuals, però això no pot ser un motiu per la inacció.

Falta informació des dels òrgans de govern en salut i medi ambient (e.g. podríem plantejar el desenvolupament d'un anuari de la contaminació a Catalunya, en diferents sectors, de la mateixa manera que disposem d'un anuari sobre l'activitat econòmica o les dades de l'atur) i **no hi ha cap unitat del Govern que coordini aspectes de contaminació atmosfèrica i salut.**

Hi ha exemples de ciutats que han regulat la contaminació a les ciutats regulant l'accés del vehicle privat i desincentivant-ne l'ús.

Exemple Londres. 9 i 12 lliures (12-15 euros) per entrar al centre de la ciutat. Descomptes per tipus de vehicle. Zona provista de 230 càmeres i lectors de matrícula. Es paga un cop al dia, independentment d'entrar més o menys vegades al centre en un sol dia. Altres ciutats que l'apliquen: Estocolm, Singapur.

En qualsevol cas, és important assenyalar que les polítiques ambientals es construeixen des de la combinació d'incentius i restriccions, és a dir, com diuen els anglesos, des de "la pastanaga i el pal".

Políticament, Catalunya ja té les eines:

- Pla marc de Mitigació del Canvi Climàtic a Catalunya;
- Pla de Reducció de la Contaminació Atmosfèrica a l'Àrea Metropolitana, impulsat des del "defenestrat" Departament de Medi Ambient;
- 73 mesures a diferents sectors – una de les quals és la dels 80;
- Plans directors de mobilitat per les antigues set vegueries;
- Pla sectorial de la bicicleta.

El que cal doncs és seguir desenvolupant-los i al ritme que es pugui tenint en compte la crisi econòmica.

No cal doncs fer res de nou, però sí **treure més profit de les infraestructures i les eines de gestió que ja tenim.** Per exemple:

- Podem estendre el carril d'Alta Ocupació a d'altres vies d'entrada com l'AP2 i no només ubicar-lo a la C-58?
- Podem fomentar el pagament de peatge diferenciat com succeeix en el cas dels Túnel de Vallvidrera?
- Podem ser més estrictes en l'aplicació de la normativa sobre aparcament de motocicletes a Barcelona?

- Podem (segurament ara no) incentivar la compra de vehicles híbrids per part dels sectors que més desplaçaments fan en vehicle, per exemple els transportistes, els autobusos i autocars, els taxistes, els vehicles de manteniment?
- Podem millorar la gestió dels sistemes per a compartir cotxe (el car-sharing i el car-pooling)? Com els hi podem donar una empenta?

Amb el **cotxe elèctric**, cal anar en compte. Estudi coordinat pel Joan Pallissé, des del Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible del Govern – com produïm l'energia elèctrica? (e.g. nuclear? Combustió de gas i petroli) com gestionarem els residus de les bateries? Com ens assegurem que l'extracció de liti a Xina i Sud-amèrica (Argentina, Xile i Bolívia) no tingui impactes socials i ambientals negatius per les poblacions locals?

Però també cal fer èmfasi en aquelles polítiques i decisions que tenen efectes importants sobre la mobilitat, i que tenen a veure amb el model urbanístic, territorial i de la concepció dels hàbits i les pràctiques laborals, això últim amb la intenció de reduir la **mobilitat obligada**. Podem treballar més des de casa?

Cal fer èmfasi en els avantatges de reduir la contaminació (a tots nivells) i els avantatges de moure's sense el vehicle privat (e.g. beneficis sobre la salut individual, sobre l'economia personal i familiar, sobre la societat).