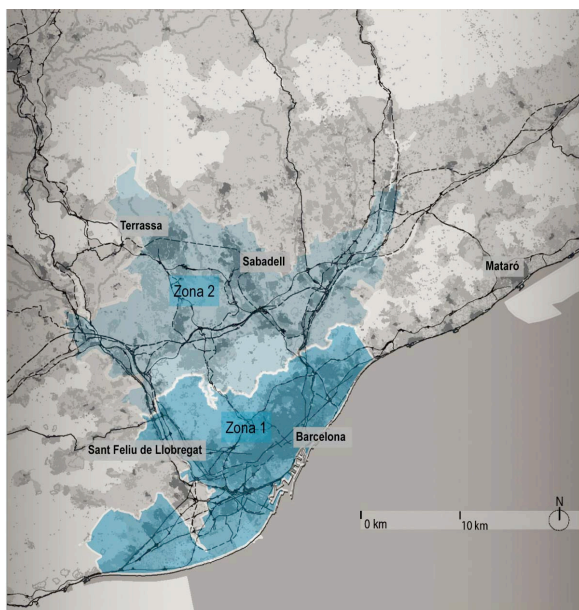


Gestió ambiental > Contaminació |

PLA D'ACTUACIÓ PER A MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (2007)



Marc Sagues - X3 Estudis Ambientals

A mitjan juliol el Govern català aprova un pla d'actuació per a millorar la qualitat de l'aire a l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquest pla inclou 73 mesures per a reduir les emissions de diòxid de nitrogen i partícules en suspensió de 40 municipis de la Regió en els quals s'havien detectat valors que superaven els límits permessos d'aquests contaminants al llarg dels anys precedents. El pla incideix especialment en el sector del transport terrestre, principal font de les emissions, i proposa que en 16 municipis es limiti a 80 km/h la velocitat de la circulació de vehicles, una mesura que desperta una forta polèmica, ja que alguns sectors dubten de la seva efectivitat.

L'any 1996, el Parlament Europeu va aprovar la Directiva 96/62/CE sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire, la qual obligava a restablir la qualitat de l'aire en aquelles zones on se superessin els valors de referència legislatius, establerts en el marc de la Unió Europea (UE), amb la finalitat de preservar la salut de les persones i el medi. En el cas del diòxid de nitrogen

(NO₂) i de les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM₁₀), la directiva establia que de cara a l'any 2010 la seva concentració no podria superar els 40 micrograms per metre cúbic*.

Durant els anys 2005 i el 2006, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va detectar diverses superacions dels valors establerts per a aquests contaminants a 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). Concretament, de les 35 estacions de control atmosfèric d'aquesta àrea, 28 van superar els nivells d'emissió de partícules en suspensió i 7 van superar la mitjana anual de diòxid de nitrogen. Per aquest motiu, el DMAH va instar el Govern a prendre mesures per a recuperar la qualitat de l'aire.

A Catalunya, la contaminació atmosfèrica es regula per mitjà del Decret 322/1987 de protecció de l'ambient atmosfèric, d'acord amb el qual cal declarar zona de protecció especial les àrees on se superin els valors límit admissibles i aprovar, per a aquestes, un pla d'actuació que contingui les accions concretes necessàries per a restablir la qualitat de l'aire a la zona.

Zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric

Amb l'aprovació el maig de 2006 del Decret 226/2006 es van declarar com a zones de protecció especial (ZPE) de l'ambient atmosfèric els municipis on s'havien registrat els problemes de contaminació. El Decret va declarar dues ZPE en funció de si la contaminació era deguda a NO₂ o a PM₁₀. La primera ZPE incloïa 16 municipis del Barcelonès i el Baix Llobregat, mentre que la segona n'incloïa 40, entre els quals hi havia els 16 de la primera zona i 24 més de repartits entre el Baix Llobregat, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

Com a resultat del Decret, es va crear una comissió interdepartamental integrada pels departaments de Medi Ambient i Habitatge, Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Salut, Innovació, Universitats i Empresa, i Interior i Relacions Institucionals i Participació, a més de l'Institut Català de l'Energia i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), que tenia l'objectiu d'elaborar un pla d'actuació per al període 2007-2009 que servís per a restaurar la qualitat de l'aire a la RMB. Aquest pla es va enllestir a començament d'estiu de 2007 i el Govern de la Generalitat el va aprovar a través del Decret 152/2007, de 10 de juliol.

73 mesures per a reduir la contaminació atmosfèrica

L'àmbit d'aplicació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire aprovat al juliol eren els 40 municipis

declarats com a ZPE, que es repartien, a l'efecte del pla, de la manera següent: Zona 1 (integrada per 16 municipis) i Zona 2 (integrada per 24 municipis).

Àmbit d'aplicació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire

El pla proposava 73 mesures encaminades a reduir els contaminants emesos pel transport, la indústria i el sector domèstic. Un dels àmbits d'actuació en el qual incidia especialment era el sector del transport terrestre, que era responsable de pràcticament la meitat de les emissions dels dos contaminants esmentats. En aquest àmbit, es proposaven mesures per a reduir un 30% les emissions a través de la contenció de la velocitat dels vehicles i la regulació de la mobilitat urbana.

Pel que fa a la velocitat, es limitava a 80 km/h als 16 municipis de la Zona 1 i es recomanava una circulació màxima de 90 km/h als municipis de la Zona 2, una velocitat que es podria sobrepassar en funció de la senyalització i de la densitat del trànsit, fins al 31 de desembre del 2008. A partir d'aquesta data, la Zona 2 hauria de disposar d'un sistema de senyalització intel·ligent que permetria regular la velocitat tenint en compte tres factors: la congestió, la contaminació i els fenòmens atmosfèrics.

En relació amb la regulació de la mobilitat, el pla proposava promoure la reducció de les emissions per mitjà dels plans de mobilitat urbana, fent una especial incidència en el de la RMB, en el marc del qual es preveia reduir el trànsit un 20% a les vies de més intensitat mitjana diària (IMD) de la ciutat de Barcelona (la Gran Via, l'avinguda Diagonal i l'avinguda Meridiana). D'altra banda, s'establia que les empreses de més de 500 treballadors haurien de disposar de projectes de mobilitat i que els vehicles destinats a la prestació de serveis públics (autobusos, camions d'escombraries, de neteja, de bombers) haurien de substituir de manera gradual aquests vehicles per uns altres que funcionessin amb gas natural o amb altres combustibles alternatius.

El pla també incidia en el transport marítim i aeri. Així, al **PORT DE BARCELONA** es proposaven actuacions per a millorar les instal·lacions de càrrega i descàrrega existents i ambientalitzar el sistema de transports de mercaderies, amb les quals es preveia reduir un 20% l'NO₂ i un 10% les PM₁₀. Per a **L'AEROPORT DE BARCELONA**, el pla establia la necessitat de redactar i implantar un pla de reducció d'emissions dels dos contaminants, així com procurar la millora de l'operativa a terra per tal d'estalviar el consum de combustibles. Es preveia que amb aquestes actuacions s'aconseguiria un descens aproximat del 20% de les emissions d'NO₂.

Pel que fa al sector industrial, es definien mesures específiques per a les activitats extractives, les plantes de preparació de formigó, les de fabricació d'aglomerat asfàltic i les instal·lacions energètiques, amb l'objectiu de reduir en un 30% les emissions dels dos contaminants.

Finalment, per al sector domèstic, es proposava l'elaboració d'un pla de renovació de calderes i escalfadors domèstics a Catalunya i la renovació d'electrodomèstics, així com altres mesures per a la prevenció i la sensibilització de la població.

Cada mesura del pla incloïa una descripció, una relació dels mitjans que calia emprar per a implantar-la, una llista de les entitats i els òrgans encarregats d'executar-la i els seus indicadors de seguiment. El pressupost assignat era de prop de 280 MEUR per a actuacions noves derivades del Pla d'actuació i de 1.140 MEUR per a accions ja previstes en altres plans que contribuïen als mateixos objectius**.

El límit dels 80 km/h, la mesura més polèmica

A final de 2006 es va saber que el pla preveia la limitació de la velocitat màxima de circulació a les vies principals de l'àrea metropolitana a 80 km/h, una mesura, que inicialment, afectava els 40 municipis i que va suscitar nombroses crítiques d'agents i institucions que opinaven que la reducció de la velocitat no comportaria necessàriament la de les emissions.

En aquest context, el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) va encarregar al Club d'Automobilistes Alemanys (ADAC) un estudi, els resultats del qual no només confirmaven aquesta tesi, sinó que assenyalaven que fins i tot la limitació de la velocitat podria comportar un increment de les emissions. Segons el RACC, les estimacions fetes pel DMAH eren incorrectes perquè, des del punt de vista de la contaminació atmosfèrica, el factor determinant no era la velocitat sinó la congestió i adduïen que els càlculs del DMAH no tenien en compte que prop del 40% dels 800.000 vehicles que circulen diàriament per les vies ràpides de la RMB ho feien en condicions de congestió, per la qual cosa la mesura no els afectaria.

En relació amb aquesta qüestió es va pronunciar també el Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya (COAMB), que tot i mostrar-se favorable als límits de velocitat dinàmics en funció de la contaminació i la congestió, era del parer que, a llarg termini, calia optar per altres solucions més efectives, com la promoció del transport públic col·lectiu, la promoció dels carrils per a vehicles d'alta ocupació (VAO)***, la renovació de la flota de vehicles, la inversió en la millora tecnològica dels motors i l'ús de combustibles alternatius.

El Govern, per la seva banda, sostenia que reduir la velocitat a 80 i 90 km/h disminuiria les emissions d'NO₂ i PM₁₀

un 30% i valorava positivament la mesura perquè considerava que permetria, al mateix temps, millorar la salut dels ciutadans, reduir l'accidentalitat i afavorir la fluïdesa del trànsit. A més, considerava que la mesura no implicaria un increment destacable de la durada dels desplaçaments.

Poc abans de l'aprovació del pla, la directora de Qualitat Ambiental del DMAH, Maria Comelles, va anunciar que el Govern havia decidit finalment aplicar la limitació de velocitat només als 16 municipis de la Zona 1 i aplicar als de la Zona 2 la regulació variable de la velocitat. Tot i això, Comelles va explicar que si les mesures previstes no permetien reduir els nivells de contaminació s'estudiaria la possibilitat d'instal·lar peatges, els quals s'aplicarien tenint en compte criteris ambientals i es pagarien en funció del nombre de passatgers en un vehicle, el tipus de combustible, o fins i tot les hores de pas.

Limitació de la velocitat el 2008 i senyalització variable el 2009

Els problemes viaris derivats de les incidències a la xarxa de **RODALIES** de RENFE i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) van suposar l'ajornament de l'entrada en vigor de la limitació de la velocitat, prevista per a l'1 de novembre, fins a l'1 de gener de 2008, ja que moltes de les carreteres on s'havia d'aplicar la mesura passen per la comarca del Baix Llobregat, on es concentraven els problemes ferroviaris. Pel que fa a la senyalització variable, el Govern preveia aplicar-la a partir del 2009 amb el benentès que la velocitat màxima a la primera corona no excediria dels 80 km/h.

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/el_medi/atmosfera/

mediambient.gencat.net/cat/el_medi/atmosfera/pla_millora_qualitat_aire

** El diòxid de nitrogen és un gas irritant, tòxic en concentracions altes, que intervé en la formació de la boira fotoquímica. Les principals fonts emissores d'aquest contaminant que depenen del factor humà són el transport i determinats processos industrials. Les PM10 són partícules respirables procedents del transport, principalment dels vehicles dièsel, i de determinats processos industrials.*

*** Atès que la necessitat de reducció d'emissions afectava àmbits molt diversos, el pla tenia una marcada vocació transversal, de manera que moltes de les accions recollides ja es definien o fomentaven en altres plans, com el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, els plans de mobilitat urbana de caràcter local, el **PLA DE L'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015** i el **DECRET D'ECOEficiència I NOU CODI TÈCNIC DE L'EDIFICACIÓ**.*

**** Vehicles que pel fet de portar el nombre de persones que estableix la normativa es poden beneficiar de certs avantatges, com ara circular per carrils reservats, no pagar peatges o obtenir-ne descomptes.*

