

# La qualitat de l'aire de Barcelona, a debat

---

[Xavier Sabaté](#)

Ambientòleg, X3 Estudis Ambientals

Revista Sostenible, 07-05-2011

---

El Col·legi d'Enginyers i el RACC han organitzat una jornada sobre la mobilitat i la contaminació atmosfèrica a Barcelona, la mateixa setmana que el Departament de Territori i Sostenibilitat inicia el procés participatiu per a un nou Pla de qualitat de l'aire.

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, per tal de preservar la salut de les persones i el medi, obligava a restablir la qualitat de l'aire en zones on se superessin uns límits de contaminació, especialment pel que fa a les concentracions de les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 µm (PM<sub>10</sub>) i els compostos de nitrogen (NO<sub>x</sub>).



Barcelona té el dubtós honor de ser una de les 227 ciutats de l'Europa dels 27 que no compleixen els requeriments europeus de qualitat de l'aire. L'alta densitat de població de la ciutat, un ús elevat del vehicle privat (especialment amb motor dièsel), i les condicions orogràfiques i meteorològiques de la capital catalana es conjuren per fer un còctel atmosfèric que provoca seriosos efectes sobre la salut, tal com ens explicava recentment **Anna Boluda** a [Què respirem i com ens afecta la salut?](#)

Els reptes de la qualitat de l'aire a Barcelona s'han tractat en una jornada organitzada pel Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports (CECCP) i el RACC, coincidint amb l'inici del procés participatiu del nou Pla de qualitat de l'aire a l'Àrea Metropolitana de Barcelona que està elaborant el Departament de Territori i Sostenibilitat (DTES) de la Generalitat de Catalunya.

## **On som, cap on anem?**

La Jornada organitzada pel CECCP i el RACC va ser inaugurada pel Conseller de Territori i Sostenibilitat, **Lluís Recoder**, i va comptar amb deu ponents de reconeguda vàlua científica i tècnica, que van assentar les bases per al



debat sobre com millorar la qualitat de l'aire a Barcelona. La jornada va captar un gran interès, omplint l'aforament de la sala (unes 150 persones) i convocant una notable presència de mitjans.

[Jordi Sunyer](#) ([CREAL](#)) va obrir les ponències tècniques explicant l'impacte de la contaminació sobre la salut. Sunyer va aportar evidències científiques que la contaminació atmosfèrica era un factor de mortalitat a les àrees urbanes, i va indicar que els components més nocius eren les PM<sub>10</sub> i els NO<sub>x</sub>. [Xavier Querol](#) ([CSIC](#)) va explicar que Barcelona té 6.100 cotxes per km<sup>2</sup>, molt per damunt d'altres ciutats europees. Segons Querol, la solució passava per reduir dràsticament la presència de cotxes dins les ciutats. [José M. Baldasano](#) ([UPC](#)) s'hi va mostrar d'acord i va apostar per una gestió unitària de la mobilitat i la qualitat de l'aire.

[Andreu Esquius](#) ([Mcrit](#)) va recordar que la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), amb 200 km de vies congestionades, concentra més del 50% de les emissions de Catalunya degudes a trànsit viari. Davant d'això, Esquius va diferenciar entre les estratègies per reduir l'ús del vehicle privat (transport públic, teletreball...) d'aquelles que intervenen en el comportament dels conductors i en la regulació del trànsit amb peatges i limitacions de velocitat. [Salvador Rueda](#) ([Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona](#)) va tancar la primera ronda de ponències apel·lant a la recuperació de l'espai públic de les ciutats per a les persones, amb una proposta de "superilles" a Barcelona, que permetrien reduir al 30% la superfície ocupada per la mobilitat en vehicle privat.

El segon torn de ponències va aprofundir en les propostes de solucions. [Francesc Robusté](#) ([CENIT-UPC](#)) va explicar diverses mesures per regular el trànsit a les ciutats. Robusté va defensar un equilibri entre les mesures de restricció (prohibir el trànsit de vehicles) i les de tarifació (establir peatges per circular per la ciutat). [Àngel López](#) ([Àrea de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona](#)) va proposar retirar de la circulació els vehicles més contaminants, que tot i significar un 3% del parc mòbil, són responsables del 12% de les emissions contaminants. López també proposava més control de les emissions dels vehicles a les ITV i revisar la fiscalitat per afavorir els vehicles més nets.

[Lluís Alegre](#) ([ATM](#)) va exposar el [pla director de mobilitat de l'RMB](#) i va remarcar la importància d'una complicitat entre tots els agents públics i privats per avançar cap a una nova cultura de la qualitat de l'aire. Per la seva part, [Francesc González](#) ([STA](#)) va explicar l'aportació que podien fer les noves tecnologies de la indústria de l'automòbil per millorar la qualitat de l'aire, tot distingint la tecnologia que permetia reduir les emissions globals (responsables del canvi climàtic) d'aquella per reduir les emissions locals, que són les que generen contaminació a les ciutats. Així, per exemple, els vehicles dièsel són més eficients (emeten menys emissions globals), però per contra provoquen més emissions locals ja que la combustió a temperatures elevades incrementava les emissions de NO<sub>x</sub>. De fet, quasi tots els ponents van considerar que la política d'incentius per a la compra de vehicles dièsel que s'ha practicat els últims anys a l'Estat espanyol perjudica la qualitat de l'aire a les ciutats.

## **El Pla de qualitat de l'aire 2011-2015**

Finalment, [Assumpta Farran](#), Directora General de Qualitat Ambiental de la Generalitat de Catalunya, va exposar el nou Pla de qualitat de l'aire que està elaborant el govern, i que té previst finalitzar aquest estiu.

Durant els anys 2005 i el 2006, Catalunya va superar els valors europeus de contaminació atmosfèrica a 40 municipis de l'RMB. Per això, el 2007 el Govern va aprovar un pla per millorar la qualitat de l'aire, molt controvertit perquè incloïa la limitació de velocitat en la xarxa viària més propera a Barcelona a 80 km/h.

Actualment, i quatre anys després de l'aprovació d'aquell pla, es continuen superant en alguns municipis els límits europeus. La normativa europea permet sol·licitar una pròrroga de 5 anys per a l'aplicació dels límits de contaminants, prèvia presentació d'un pla de mesures. Per això, el DTES va decidir elaborar un nou pla pel període 2011-2015.

Farran va explicar que el nou pla incidiria en set grans àmbits: el transport terrestre, l'aeroport, el port, les activitats industrials, les activitats energètiques, el sector domèstic i de serveis, i la sensibilització i la formació. Així, per exemple, en episodis extrems de contaminació de l'aire a l'àrea de Barcelona es reduirà l'activitat de diverses indústries, com ara les cimenteres; es recomanarà als ciutadans que limitin l'ús del vehicle privat, i possiblement s'aturin també algunes de les centrals de producció d'electricitat situades a Sant Adrià de Besòs i el port de Barcelona. Farran va insistir en la baixa freqüència d'aquests episodis de contaminació a Barcelona (per exemple, l'any 2010 no n'hi havia hagut cap).

### **Es presenta el procés participatiu del Pla de qualitat de l'aire**

La Directora general de qualitat ambiental va destacar que l'elaboració i execució d'aquest Pla necessitava de la participació activa de diversos actors socials. En aquest sentit, el DTES ha posat en marxa un procés participatiu per recollir les propostes de mesures i accions que es considerin més idònies per a aquest Pla.

El 5 de maig es va presentar a la seu del DTES el procés participatiu per a l'elaboració del nou Pla de qualitat de l'aire. El procés compta amb diferents espais de participació i diàleg per recollir propostes de mesures a considerar en la redacció del Pla. D'una banda, un [apartat web](#) específic amb tota la informació del procés i on s'hi publicaran uns formularis en línia per recollir aportacions. I, de l'altra, sessions de debat presencial, que tindran lloc el 25 i 26 de maig a la Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat.

Una hora abans de la presentació del pla es va reunir el Fòrum Social de Participació per al Seguiment del Pla, en què participen els actors socials del territori relacionats amb la temàtica. Aquest Fòrum realitzarà el seguiment del procés de participació, i esdevindrà un espai de debat intersectorial de propostes per a l'elaboració del Pla.

Els representants del DTES van reconèixer que no hi ha solucions màgiques per reduir la contaminació atmosfèrica a l'àrea de Barcelona i van advertir que el nou Pla de millora de qualitat de l'aire 2011-2015 no serà gaire diferent al que va aprovar el govern tripartit. Això sí, gràcies al procés participatiu el DTES volia que el nou Pla comptés amb més complicitats per part de tots els agents del territori, apel·lant a un repte compartit per tothom.