

# Millorar la qualitat de l'aire exigeix un canvi del model de mobilitat

---

[Anna Boluda](#)  
Sostenible.cat  
13-05-2011

---

La dada no és nova, però no per això deixa de ser impactant: moltes ciutats europees, inclosa l'àrea metropolitana de Barcelona, registren contaminants atmosfèrics per sobre del límit de protecció a la població. I, per exemple, en el cas del NO<sub>2</sub>, el 92% de les emissions provenen del trànsit rodat. En zones d'alta densitat de trànsit, els valors límit arriben a multiplicar-se per quatre.

Indústria i grans empreses d'infraestructures i de transport fa temps que han començat a implementar mesures per reduir les emissions de contaminants, i van aconseguint resultats. El trànsit de vehicles privats continua, en canvi, com a principal generador de gasos i partícules. I més enllà d'esperar a veure si es generalitza el vehicle elèctric, cal canviar algunes coses de manera immediata.

## **'El Pla de la Generalitat incidirà en el model de mobilitat actual'**

Així s'ha explicat a la jornada sobre qualitat de l'aire celebrada a Barcelona i organitzada per la [Fundació Gas Natural Fenosa](#), que fa onze anys que col·labora en l'estudi i la divulgació de l'estat de la contaminació atmosfèrica. Davant de més de 300 assistents, **Pere Fàbregas**, director de la fundació, ha remarcat que per millorar la situació actual és impossible trobar una solució única, i que caldrà combinar-ne de diverses. El conseller de Territori i Sostenibilitat, **Lluís Recoder**, que ha inaugurat la jornada, ha avançat que **el pla de govern de la Generalitat que es compromet a millorar la qualitat de l'aire estarà acabat a finals de juny, i que les noves mesures incidiran en el model de mobilitat actual.**

## **Pla Nacional de millora de la qualitat de l'aire, 26 mesures per transformar la mobilitat**

Més enllà encara sembla que anirà el pla nacional de millora de la qualitat de l'aire que prepara també aquests dies el ministeri espanyol de medi ambient, i en el qual hi col·labora **Xavier Querol**, investigador de l'[IDAEA-CSIC](#) i un dels màxims experts en aquest àmbit. Querol ha explicat que aquest ambiciós pla tindrà un total de **26 mesures**, com ara la posada en marxa de **carrils VAO** (vehicles d'alta ocupació) per a autobusos i turismes amb tres o més passatges a les vies interurbanes, i la creació de **ZUAPs** (zones urbanes d'atmosfera protegida), que limitaran de manera progressiva l'entrada dels vehicles més contaminants. Les ZUAPs aniran associades a àrees d'aparcament que permetin deixar el cotxe fora de la ciutat i entrar-hi en transport públic, que caldrà ampliar i millorar. En les ZUAPs, a més, es beneficiarà els vehicles no contaminants amb aparcament gratuït o reduït, o amb més temps de càrrega i descàrrega per a les furgonetes amb motors nets.

Això, a més de les **mesures de velocitat variable o limitada** i, sobretot, **dedicar més esforços per difondre el problema i les possibles solucions** entre la ciutadania, sense la col·laboració de la qual no s'aconseguiran els resultats esperats. Perquè el problema de fons, tal i com ha explicat Querol, és que "continuem movent tona i mitja de cotxe per desplaçar 70 quilos de persona". **Si no disminueix el volum de vehicles, que a Barcelona se situa en 6.100 cotxes per km<sup>2</sup>, no hi haurà forma d'abaixar la contaminació.**

S'espera que aquest pla estatal estigui acabat al mes de juny, i que s'aprovi al llarg de l'estiu.

### **Algunes mesures tenen èxit per reduir emissions de contaminants en sectors concrets**

En la jornada es van exposar algunes mesures d'èxit que han aconseguit reduir les emissions de contaminants en sectors concrets. Per exemple, l'empresa Transports Metropolitans de Barcelona ha apostat pels autobusos híbrids, bé adquirint-los nous, bé transformant la flota ja existent, en una iniciativa pionera a Europa. Així, després d'una costosa inversió, ja han aconseguit "hibriditzar" alguns dels vehicles dièsel, i s'espera que a finals d'any s'hauran transformat 80 unitats. Ara treballen també per fer híbrids alguns dels autobusos que usen gas natural com a combustible, que ara com ara suposen el 35% de la flota, i que ha demostrat ser una aposta eficient i neta, i entre un 10 i un 15% més barata que el dièsel al final del cicle de vida del vehicle.

Segons **Josep Maria Armengol**, director d'enginyeria i nous desenvolupaments de TMB, l'aposta pels vehicles híbrids arriba després de descartar l'ampliació de la flota que funciona amb biodièsel pels problemes que se'n deriven, i perquè s'ha demostrat com la opció que aconsegueix una major reducció de combustible, d'emissions i de soroll, i també una alta suavitat en la conducció que aprecien tant els conductors com els passatgers.

La possibilitat de l'hidrogen continua sent una incògnita estancada, i els motors elèctrics, en el seu estadi de desenvolupament actual, no poden oferir el que necessiten els vehicles comercials, segons **Josep Codorniu**, director de solucions energètiques de Gas Natural Fenosa. Segons ha explicat, l'alternativa elèctrica té un potencial molt adequat per a turismes i motocicletes, que a més poden carregar-se a la nit, en els moments de menys consum elèctric a la xarxa. Però per a furgonetes, camions de mercaderies o de recollida de residus, o per autobusos com els de TMB, el gas natural resulta ara mateix una bona opció que ja funciona en més d'onze milions de vehicles a tot el món.