

Els ajuntaments podran restringir el trànsit a les Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida

S'aprova el Pla Nacional de Millora de la Qualitat de l'Aire amb 90 mesures per promoure ciutats més saludables

Sostenible.cat

Redacció

07-11-2011

El nou Pla de Millora de Qualitat de l'Aire aprovat pel Consell de Ministres espanyol inclou, entre un total de 90 mesures, la creació d'eines per delimitar **Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida** a les ciutats, això permetrà als ajuntaments **limitar el trànsit** en aquestes zones en funció d'un nou sistema d'etiquetatge per a automòbils basat en el seu grau d'emissió de contaminants.

Així doncs, la ministra de Medi Ambient i Medi Rural i Marí, **Rosa Aguilar**, ha anunciat que el Pla obre la possibilitat, en l'àmbit dels ajuntaments i en funció de la qualitat de l'aire, de restringir el pas als "vehicles més contaminats" en determinades àrees, en concret les que presenten majors problemes de pol·lució. Per això, els consistoris hauran d'identificar les anomenades Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida (ZUAP), en les quals s'hauran d'intensificar les mesures ambientals pertinents a fi que la salut dels ciutadans en surti beneficiada.

El Pla inclou en total **90 mesures** estructurades en àrees d'actuació per assegurar el compliment dels **valors límit de PM₁₀** (material particulat) i **NO₂** (diòxid de nitrogen) i la reducció simultània de precursors d'ozó

El Pla, que segons indica el MARM, ha volgut implicar totes les administracions públiques 'en un model de desenvolupament i benestar sostenibles i en la millora de la informació al ciutadà sobre la qualitat de l'aire de la seva ciutat o entorn', pretén ser el marc general dels plans de qualitat de les comunitats Autònomes, i enfortir la coordinació de diferents polítiques i mesures amb altres plans sectorials i, especialment, amb els plans de qualitat de l'aire que puguin adoptar les comunitats autònomes i les entitats locals en el marc de les seves competències. Igualment vol millorar la qualitat de la informació que rebem com a gestors i ciutadans.

Segons explicita, el seu l'objectiu final és **aconseguir centres urbans saludables a través de la peatonalització i fomentar les alternatives de mobilitat i l'ús racional del vehicle privat**.

Així doncs el Pla inclou 90 mesures estructurades per àrees d'actuació. Partint del diagnòstic de situació actual s'ha constatat que l'actuació sobre el trànsit és l'element clau per millorar la qualitat de l'aire, de manera que al voltant del trànsit rodat s'articulen moltes d'elles. Prioritàriament el Pla estableix una sèrie de línies d'actuació tendents a assegurar el compliment dels **valors límit de PM₁₀** (material particulat) i **NO₂** (diòxid de nitrogen) i la reducció simultània de precursors d'ozó, els contaminants sobre els quals s'han observat comportaments similars pel que fa a fonts, dispersió i nivells en zones o aglomeracions.

Mesures de sensibilització

El Pla proposa bàsicament l'adopció d'una sèrie de mesures en els principals sectors emissors i altres mesures de sensibilització per informar la ciutadania i aconseguir una adequada conscienciació que comporti un canvi en els comportaments habituals,

especialment en els relacionats amb la mobilitat i la seva influència sobre la salut mitjançant la qualitat de l'aire.

Entre aquestes mesures es contempla les mesures de sensibilització i divulgació, amb campanyes i utilització de xarxes socials, cap a una mobilitat verda a les ciutats, (suport a la bicicleta, cotxes compartits, ús del tren) i estratègies de reducció d'emissions en ports (moviment de maquinària, accés trens); aeroports (renovació aeronaus, vehicles moviment passatgers); agricultura (rotació de cultius, compost, biomassa) i indústria (reducció emissions, control riscos).

També inclou el desenvolupament d'un protocol per a la correcta reubicació de les estacions de mesurament de partícules contaminants i la implantació d'un Sistema d'Informació, Vigilància i Prevenció de la contaminació atmosfèrica que garanteixi els mecanismes d'intercanvi d'informació davant situacions de risc per a la salut . Per disposar d'una informació a l'instant sobre la situació, les autoritats competents hauran de donar a conèixer les informacions recopilades per tots els sistemes locals.

A les **Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida**, es suma la renovació del parc automobilístic afavorint l'adquisició de cotxes elèctrics o híbrids i limitació de la velocitat màxima de circulació a la perifèria de les ciutats, segons franges horàries.

L'any 2013, a la vista dels resultats assolits es procedirà a revisar els objectius del Pla i actualitzar les mesures, incorporant aquelles que es consideren necessàries.

En el procés d'elaboració del Pla s'ha comptat amb la col·laboració de les comunitats autònomes, de la Federació Espanyola de Municipis i Províncies a través d'un grup de treball ad hoc i del Grup de Treball de Atmosfera de la Conferència Sectorial de Medi Ambient. Durant el seu procés d'elaboració, s'ha vist enriquit per les aportacions dels interessats a través d'un període de participació pública en la pàgina web del Ministeri de Medi Ambient, i Medi Rural i Marí i s'ha sotmès a la Conferència Sectorial i del Consell Assessor de Medi Ambient.

Bo, però amb mancances, segons Ecologistes en Acció
Ecologistes en Acció, una de les entitats que més ha posat sobre la taula el problema de la contaminació atmosfèrica ha valorat positivament el Pla, tot i que la seva tardança, ja que asseguren 'fa anys que estem incomplint la legislació de qualitat de l'aire'

No obstant, ha volgut criticar algunes mancances, com ara que al pla s'oblidin dels objectius per a un dels principals contaminants, les partícules fines $PM_{2,5}$, potser perquè els límits no són obligatoris fins a 2015. També lamenten que una de les mesures que hagi desaparegut pel que fa a esborranys anteriors sigui la proposta d'instaurar peatges urbans, una mesura que ha resultat molt eficaç en les diferents ciutats que l'han posat en pràctica.

L'entitat també ha volgut deixar constància de la por a que determinades bones mesures, com ara les limitacions de velocitat en les zones d'accés a les àrees metropolitanes o la creació de carrils Bus-VAO, per al trànsit prioritari d'autobusos o cotxes diversos ocupants, no es portin a la pràctica, 'perquè al final depenen d'administracions diferents, que en ocasions han demostrat el poc interès per portar-les endavant'.