

Es mantenen els nivells de diòxid de nitrogen a la conurbació de Barcelona tot i l'augment de l'activitat

- De les 68 estacions que mesuren aquest contaminant a tot Catalunya, cinc de Barcelona, el Vallès Oriental i el Baix Llobregat han detectat durant el 2017 superacions del valor límit anual
- El 83% de les estacions de l'àmbit que conformen els 40 municipis de la conurbació de Barcelona decretats Zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric compleix el valor límit anual
- La Generalitat continua treballant per millorar la qualitat de l'aire i reclama a l'Estat que també executi les mesures necessàries, especialment pel que fa a la inversió en la millora del transport públic, a la modificació del reglament de circulació i a la finalització de les ajudes als vehicles dièsel

Les dades que proporcionen les estacions de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) del Departament de Territori i Sostenibilitat indiquen que els nivells de diòxid de nitrogen (NO₂) s'han mantingut estables durant l'any 2017 respecte l'any anterior. En concret, cinc estacions han presentat superacions del valor límit anual –40 micrograms per metre cúbic (µg/m³) d'aire– de les 68 que mesuren aquest contaminant a tot Catalunya. D'aquestes cinc, tres estan ubicades a la ciutat de Barcelona ([zona de qualitat de l'aire](#) 1, ZQA 1) –Eixample, Gràcia-Sant Gervasi, i Poblenou–, una al Vallès Oriental (Mollet del Vallès, ZQA 2), i l'altra al Baix Llobregat (Sant Andreu de la Barca, ZQA 2). Totes elles són estacions fixes, urbanes i instal·lades prop de la influència de les emissions derivades del trànsit.

ZQA		2015	2016	2017
1	Barcelona (Eixample)	56	52	59
1	Barcelona (Gràcia-St. Gervasi)	54	49	52
2	Terrassa	47	42	40
2	Mollet del Vallès	46	43	44
1	Barcelona (Poblenou)	45	43	44
2	Sant Andreu de la Barca	43	41	43
1	Barcelona (Ciutadella)	42	38	38
2	Sabadell (Gran Via)	42	39	38
1	Sant Adrià de Besòs	42	40	40
1	Badalona	41	38	39
2	Barberà del Vallès	41	36	38

2	Martorell	41	35	37
2	Montcada i Reixac	40	36	35



Cabina de mesura de la qualitat de l'aire ubicada a Terrassa.

Si ens fixem en l'evolució dels nivells dels darrers tres anys, de les 12 estacions que superaven els límits l'any 2015, el nombre es va reduir a sis el 2016 i a cinc en el darrer període analitzat, si bé és cert que les mitjanes anuals són lleugerament superiors a les de 2016. Un 83% de les estacions de Barcelona i del seu entorn –ZQA 1 i 2, que conformen l'Àmbit 40–, que són 25 de 30, compleixen el valor límit anual.

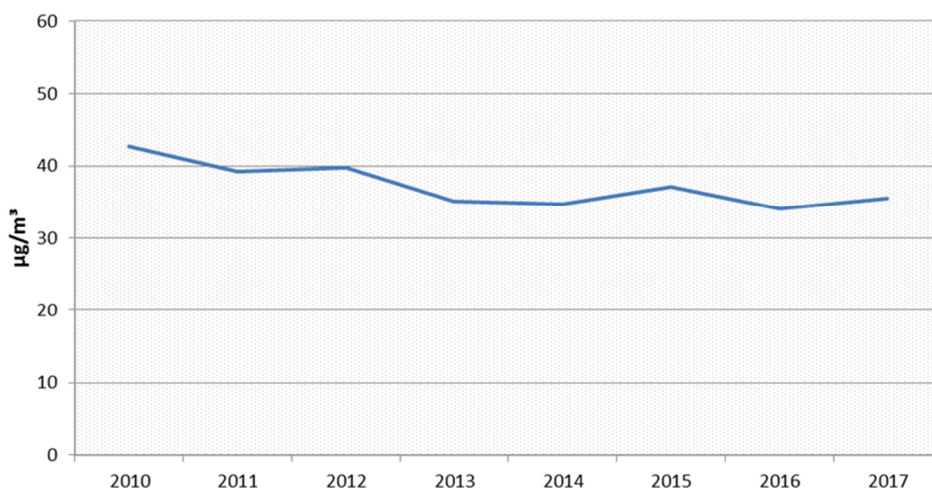
Més mobilitat, mateixes emissions

Les concentracions d'NO₂ es mantenen malgrat que la mobilitat està experimentant un augment en tots els modes de transport. Concretament, el sistema de transport públic de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de Barcelona ha tancat el 2017 amb 985 milions de viatges, xifra que suposa un creixement del 3,3% respecte l'any anterior. Pel que fa a la mobilitat en vehicle privat a la Regió Metropolitana de Barcelona, l'any que hem deixat enrere s'ha incrementat un 2,7% interanual, també segons dades de l'ATM.

L'augment de l'activitat econòmica –un 3.9% del PIB interanual a Catalunya, segons dades avançades per l'Idescat i el Departament de la Vicepresidència i d'Economia i Hisenda– es reflecteix alhora en d'altres indicadors que influeixen en les emissions. És el cas del rècord històric de passatgers que ha assolit l'aeroport del Prat –amb un increment del 7,1%– o l'augment de les operacions de moviment d'aeronaus –que han pujat un 5,1%–. També el Port de Barcelona ha augmentat el tràfic, concretament el 26%.

Tendència a l'estabilitat

Fent un seguiment de l'evolució interanual de la mitjana global de NO₂ mesurat a les estacions de la conurbació de Barcelona –zones de qualitat de l'aire 1 i 2, que conformen l'Àmbit 40– s'observa que va disminuir lleugerament a principis de la dècada i que en els darrers anys s'està mantenint força estable.



La mitjana global correspon a la mitjana de les mitjanes anuals de NO₂ de totes les estacions de les ZQA1 i ZQA2 per cada any.

En aquestes zones, des de fa anys, s'incompleix aquest valor límit en algunes estacions de mesurament. Aquest és un fet comú a les grans ciutats europees. Per contra, a les aglomeracions urbanes del nostre país no se supera el valor límit horari d'aquest contaminant, com passa a d'altres grans ciutats per causa de la seva major continentalitat i pels fenòmens episòdics pronunciats. Aquests incompliments es consideren un tema de gran importància que genera un intens debat sobre com solucionar-los dins de la Comissió Europea.

Reduir la contaminació

Fa anys que el Departament de Territori i Sostenibilitat treballa per reduir aquest contaminant atmosfèric a la conurbació de Barcelona. Per una banda, a través del [Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020](#), i, per l'altra, amb la [Taula de la Qualitat de l'Aire](#), formada per les diferents administracions implicades, sectors econòmics i socials. Per reforçar les actuacions, el març de l'any passat, la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), la Diputació de Barcelona i representants locals van aprovar un seguit de compromisos per reduir un 30% les emissions vinculades al trànsit en un termini de 15 anys.

La primera mesura que s'ha d'aplicar conjuntament entre les administracions des del passat 1 de desembre és un protocol de restriccions de circulació en

■ **Comunicat de premsa** ■

els casos de previsió d'alts nivells de diòxid de nitrogen. Es preveu [limitar el trànsit de la zona de baixes emissions \(ZBE\) de l'àmbit urbà delimitat per les rondes de Barcelona](#). En aquesta situació d'alta contaminació, s'activarà el pla de reforç del transport públic per oferir la màxima capacitat operativa. Aquesta mesura encara no s'ha hagut de posar en marxa perquè no s'han assolit nivells puntuals prou elevats del contaminant.

Altres mesures, 'congelades'

Malgrat que la Generalitat es va comprometre el passat mes de març a restringir el trànsit en tot l'Àmbit 40 als vehicles més contaminants –turismes de més de 20 anys d'antiguitat i furgonetes de més de 23– a les carreteres de la seva competència, aquest punt ha hagut de quedar ajornat fins que la Direcció General de Trànsit (DGT) faci la reforma del reglament de circulació que se li ha reclamat diverses vegades perquè permeti sancionar els vehicles que incompleixin la prohibició. Aquest punt és important ja que, segons la Guia de càlcul d'emissions de contaminants de la Generalitat, per exemple, un turisme de gasolina anterior a la normativa Euro 1 –de més de 20 anys– emet 58 vegades més NO₂ que un de nou.

Tampoc es podran augmentar les ajudes a la renovació de flotes en sectors estratègics, com el del taxi o el de la petita distribució, com havia previst el Departament de Territori i Sostenibilitat. El motiu és que no s'ha pogut habilitar el Fons de protecció de l'ambient atmosfèric ni el Fons del canvi climàtic, que s'havia de nodrir amb els recursos provinents del nou impost sobre les emissions de CO₂, inclòs a la Llei catalana de canvi climàtic, que el Govern central ha recorregut al Tribunal Constitucional.

Menys vehicles i més nets

Per millorar la qualitat de l'aire que respirem cal aconseguir una reducció dels vehicles que circulen i que aquests siguin més nets. L'aposta és afavorir un transvasament modal del vehicle privat al transport públic i incentivar la renovació del parc mòbil, que ha de ser més eficient i menys contaminant. Per tot això, es continuaran aplicant els compromisos amb les diferents administracions i es continuarà reclamant a l'Estat l'execució de les mesures necessàries. Especialment pel que fa a la inversió en la millora del transport públic, la modificació del reglament de circulació i la finalització de les ajudes als vehicles dièsel.

Podeu consultar tots els valors mesurats de diòxid de nitrogen durant l'any 2017 en aquest [enllaç](#).

22 de febrer de 2018

