

NOTA DE PREMSA

ENTRE EL 20 I EL 25% DELS VEHICLES QUE CIRCULEN ACTUALMENT PER L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA NO ELS HI CORRESPON ETIQUETA AMBIENTAL DE LA DGT

- *L'AMB, l'Ajuntament de Barcelona i el RACC, amb el suport de la FIA Foundation, han liderat el primer estudi metropolità sobre el terreny, en 31 punts de la metròpolis, per analitzar el parc circulant de vehicles i el seu impacte real sobre la qualitat de l'aire*
- *L'antiguitat mitjana de tots els vehicles en vies ràpides és de 8,4 anys, i de 7,9 anys en l'àmbit urbà, constatant l'envelliment del parc circulant.*
- *El dièsel encara és el combustible majoritari, tot i que en les noves adquisicions aquesta tendència està canviant a favor de la benzina, els híbrids comencen a tenir importància en l'àmbit urbà i els vehicles elèctrics encara són testimonials*
- *Els vehicles amb distintiu ambiental de la DGT estalvien entre un 32% i un 80% de les emissions de NO₂ i entre un 69% i un 94% de les emissions de PM, respecte un vehicle sense etiqueta*

L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), l'Ajuntament de Barcelona i el RACC, amb el suport de la FIA Foundation, han presentat avui els resultats del **primer estudi metropolità** que ha analitzat, **sobre el terreny**, el **parc real de vehicles que circulen cada dia per la metròpolis** i que ha calculat **el seu impacte ambiental sobre la qualitat de l'aire en condicions reals de circulació**.

L'estudi **ha identificat 176.365 vehicles** i **ha mesurat correctament les emissions de més de 92.365 vehicles**. Aquesta **mostra està estratègicament escollida en 31 punts de mesura de la metròpolis¹** i distribuïda per tal d'obtenir un coneixement complet de la mobilitat metropolitana: es cobreixen les principals **vies ràpides** metropolitanes, amb **79.769 vehicles identificats (45,2%)**, i l'àmbit urbà dels municipis, amb **90.871 vehicles identificats (51,5%)**. Els altres 5.725 vehicles identificats (3,3%) corresponen a altres àmbits: Mercabarna, el Port de Barcelona i l'Estació d'Autobusos Fabra i Puig.

Tipologia de vehicle en circulació

¹ Veure mapa amb els punts de mesura al dossier

² Veure tipus de vehicle en circulació al dossier

En l'àmbit urbà, la **circulació de turismes** és del **57%**², tot i que al centre de la ciutat de Barcelona baixa 10 o 15 punts per donar pas principalment a motos i taxis. A nivell metropolità, per darrera de la circulació dels turismes, es troben les furgonetes (13,5%), les motos (11,5%) i els taxis (10,2%). En **vies ràpides**, en canvi, **la circulació dels turismes augmenta gairebé fins al 73%**.

Antiguitat i envelliment dels vehicles

L'antiguitat mitjana de tots els vehicles en **vies ràpides és de 8,4 anys**, i de **7,9 anys en àmbit urbà**. En aquest sentit, la major presència de taxis en l'àmbit urbà ajuda a rebaixar la mitjana d'antiguitat dels vehicles³.

Segmentant per tipologia de vehicle, en l'àmbit urbà els **vehicles més antics són els camions i autobusos**, amb una antiguitat de **10,3 i 8,8 anys respectivament**. **Els segueixen els turismes i les furgonetes**, amb una antiguitat de **8,4 i 7,7 anys, respectivament**. Per altra banda, els taxis i els vehicles de serveis només tenen antiguitats mitjanes de 4,2 i 3,5 anys, respectivament.

Segons els resultats de l'estudi i en comparació amb un similar que es va fer exclusivament al municipi de Barcelona l'any 2009, **el parc circulant s'ha envellit gairebé 2 anys a causa de la crisi econòmica**. En aquest sentit, a la ciutat de Barcelona s'ha passat d'una antiguitat mitjana de 5,66 anys al 2009 a 7,5 anys al 2017. Els **camions** són la tipologia de vehicle que més destaca amb 3,3 anys d'augment de l'antiguitat.

L'estudi també posa de manifest la diferència entre el parc censat (amb les dades dels municipis i de la DGT) i el parc que realment circula actualment a la metròpolis. En aquest sentit, s'observa que **els vehicles més nous s'utilitzen molt més que els vehicles vells**. Fet molt remarcable en el cas dels turismes.

Distribució dels vehicles segons etiqueta ambiental de la DGT

Segons l'estudi, en termes generals els **vehicles sense etiqueta de la DGT suposen entre el 20 i 25% de vehicles circulants a l'àrea metropolitana de Barcelona**⁴. Els vehicles amb etiqueta Eco i 0 Emissions assoleixen el 4,3% del parc circulant en l'àmbit urbà, degut, en part, a la flota de taxis.

Les zones amb **major proporció de vehicles més contaminants (sense etiqueta)** en circulació corresponen a la **perifèria de Barcelona**, que és on el parc és més envellit, ja

³ Veure antiguitat mitjana dels vehicles al dossier

⁴ Veure distribució segons etiqueta ambiental de la DGT al Dossier

que és al centre de la ciutat on també circulen major nombre de taxis, fent baixar aquesta proporció.

Concretament, en l'àmbit urbà un **20% dels vehicles no tenen distintiu ambiental** de la DGT (sense etiqueta). Un **43,10%** dels vehicles s'associen a l'**etiqueta B, de color groc**. El **23,80%** dels vehicles circulants en l'àmbit urbà, a l'**etiqueta C, de color verd**. Finalment, hi ha un **4% de vehicles amb etiqueta ECO** (bàsicament, híbrids a gasolina) i només un **0,3% amb etiqueta 0** (Zero Emissions).

D'altra banda, en **les vies ràpides el 24,5% dels vehicles no tenen distintiu ambiental de la DGT** (sense etiqueta). Això representa un **4,5% més de vehicles sense etiqueta respecta l'àmbit urbà**. En aquest cas, hi ha un 1,2% de vehicles que circulen amb etiqueta ECO i només un 0,1% de vehicles que circulen amb l'etiqueta Zero Emissions. Ambdues xifres inferior a les de l'àmbit urbà.

Energia utilitzada pels vehicles circulants

Sobre l'energia utilitzada pels vehicles circulants⁵, l'estudi revela que els **vehicles elèctrics encara són testimonials**, però que **els híbrids comencen a tenir importància en l'àmbit urbà** (3,3%). Tot i això, el **dièsel encara és el combustible majoritari**, tant en l'àmbit en àmbit urbà (65%) com en les vies ràpides (72%).

En l'àmbit urbà, la majoritària contínua sent el **dièsel (64,6%)** i la **gasolina** representa aproximadament un **34,3%**. No obstant, cal constatar que les vendes de dièsel han anat disminuint, i al juny de 2017 per primera vegada des dels anys 90 les vendes de gasolina superen les de dièsel.

En canvi, **a les vies ràpides la participació del dièsel s'incrementa fins al 72%**. Bàsicament, per la major proporció de turismes, en detriment de les motos, i una menor presència de taxis (vehicles híbrids).

Mobilitat interna i externa

Amb els resultats d'aquest estudi, també es posa de relleu els **desplaçaments intermunicipals** dels vehicles circulants. Un 55% dels vehicles circulants per la ciutat de Barcelona no estan censats a la ciutat (vehicle externs a la ciutat). En comparació amb unes dades anteriors de 2009 de Barcelona, que recollien que aquesta xifra fa 8 anys era del 52%, s'extreu que **augmenta el nombre de vehicles externs a la ciutat de Barcelona**.

⁵ Veure distribució dels vehicles segons energia de propulsió al dossier

D'altra banda, a la resta de ciutats analitzats, el 46% dels vehicles no estaven censats al propi municipi.

Emissions contaminants d'NO_x i PM

L'estudi també demostra clarament que els **vehicles dièsel que circulen per l'àrea metropolitana emeten més emissions contaminants (NO_x i PM) que els vehicles de gasolina**. L'estudi també ratifica que les diferents normatives EURO (excepte l'EURO-5) han suposat un descens progressiu sobre les emissions dels vehicles⁶.

Sobre les emissions dels vehicles (NO_x i PM), comparant entre tipus de vehicle i ocupació mitja del mateix, **les emissions per km i passatgers donen clar avantatge al transport públic col·lectiu**, seguit dels turismes i les motocicletes.

Els vehicles amb distintiu ambiental de la DGT emeten entre un 32% i un 80% menys de NO₂ i entre un 69% i un 94% menys de PM que un vehicle sense etiqueta⁷.

Realització i objectius de l'estudi

L'estudi, que es va dur a terme entre els mesos de març i maig d'aquest any 2017, s'ha realitzat gràcies a un **equip mòbil, anomenat RSD (Remote Sensign Device)**, que s'instal·la de manera temporal i no intrusiva a la via pública, de manera que no modifica la velocitat ni acceleració dels vehicles. L'equip es va ubicar **durant un o dos dies a cada punt metropolità seleccionat** fins a arribar completar el total dels **31 punts viaris escollits de la metròpolis** (16 a Barcelona i 15 a d'altres parts de la metròpolis).

L'equip de treball va estar està format per una furgoneta equipada amb una **càmera**, que enregistra la matrícula del vehicle; d'un **feix de llum ultraviolada**, que capta la velocitat i l'acceleració del vehicle; i d'un **espectròmetre**, que mesura les emissions de contaminants dels tubs d'escapament dels vehicles (NO_x, Partícules, CO, etc.).

Tenint en compte que el **trànsit és el principal responsable de la baixa qualitat de l'aire a les aglomeracions urbanes**, els resultats d'aquest estudi permetran **millorar el coneixement de l'impacte ambiental del parc de vehicles metropolità actual sobre la qualitat de l'aire**, tot discriminant per tipologia de vehicle, carburant i norma euro (antiguitat). Així, aquests resultats **permetran avaluar els impactes de les mesures per millorar la qualitat de l'aire de la metròpolis i dissenyar si s'escau noves actuacions**.

⁶ Veure gràfic que relaciona les emissions amb les etiquetes ambientals de la DGT i amb les normatives EURO al dossier

⁷ Veure estalvi en funció de l'etiqueta ambiental de la DGT al dossier