

■ Comunicat de premsa ■

L'àrea metropolitana de Barcelona consolida la millora de la qualitat de l'aire

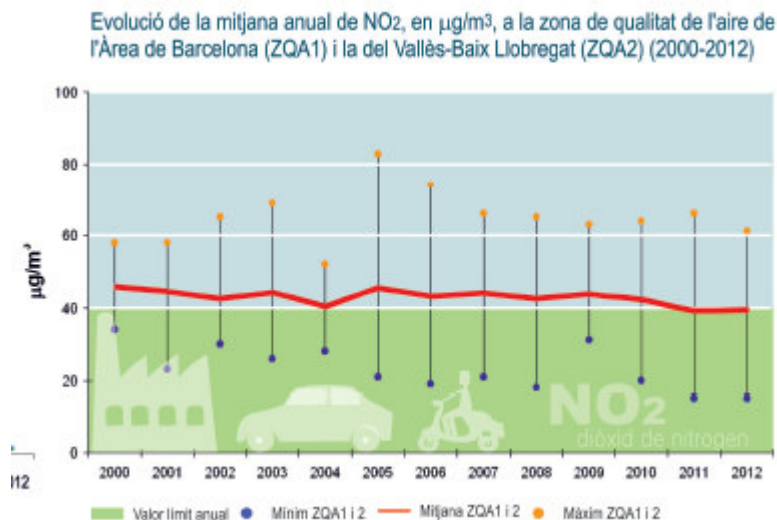
- **Les àrees de Barcelona i del Vallès-Baix Llobregat continuen superant els valors límit anuals d'òxids de nitrogen, amb una lleugera tendència a la millora, i es detecten algunes superacions puntuals de partícules**
- **En l'àmbit de tot Catalunya, durant l'any 2012 la qualitat de l'aire ha estat bona, en general**
- **La Generalitat reclama participar en la definició dels criteris del nou impost de circulació per afavorir la millora de la qualitat de l'aire dels municipis amb forta intensitat de trànsit**

La directora general de Qualitat Ambiental, Assumpta Farran, ha presentat les dades sobre la qualitat de l'aire a Catalunya durant l'any 2012. Els últims indicadors mostren que s'ha mantingut el patró habitual dels últims anys respecte als nivells de contaminació. A la major part del territori no s'han produït incidències, o, en tot cas, de forma molt puntual, mentre que a Barcelona i els seus voltants, els contaminants diòxid de nitrogen (NO_x) i partícules en suspensió (PM10) han sobrepassat alguns valors límit. L'origen d'aquesta contaminació és atribuïble, en bona part, al transport associat a la mobilitat de persones i mercaderies. Pel que fa a l'ozó troposfèric (O₃), s'ha detectat una tendència a l'estabilització, després que en la dècada dels 90 els nivells fossin més elevats.

Els òxids de nitrogen (NO_x)

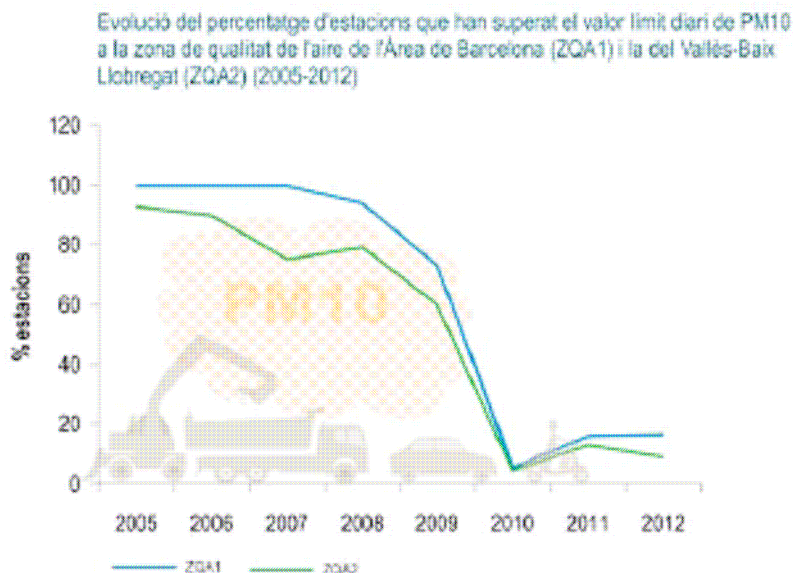
Aquest contaminant presenta superacions del valor límit anual a l'àrea de Barcelona i Vallès-Baix Llobregat des de l'entrada en vigor d'aquest límit, l'any 2010. Els nivells s'han mantingut estables, amb una lleugera tendència a disminuir. Tot i que les principals fonts d'emissió disposen cada cop més de sistemes més eficients de control i gestió, accentuats per l'aplicació de polítiques de millora ambiental, i que hi ha hagut una desacceleració de les activitats, d'altres factors en dificulten una reducció encara major. És el cas de la dilatació en el manteniment dels vehicles i l'alt nombre de vehicles dièsel que

circulen per les vies, i que emeten una proporció molt elevada de NO_x. Aquest és un problema que es detecta a la majoria d'aglomeracions urbanes europees.



Les partícules (PM10)

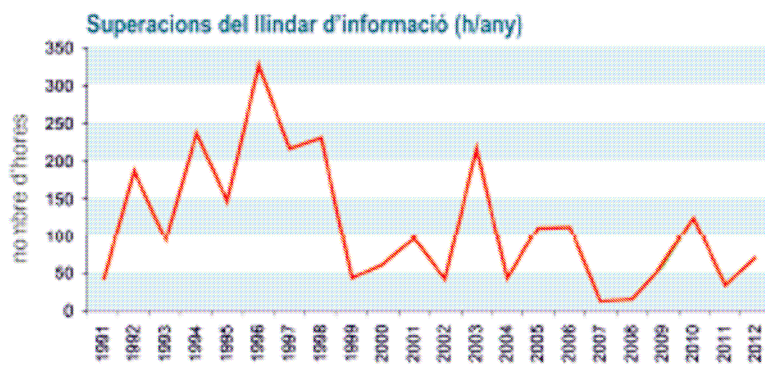
Un altre dels contaminants problemàtics a les aglomeracions són les PM10. Aquestes partícules, generades també pel trànsit, les obres, i determinats tipus de combustió, presenten una tendència a disminuir. Les mitjanes anuals es troben dins dels valors legislat, tot i que s'han produït superacions puntuals.



Per afavorir la reducció de NO_x i PM10, la Generalitat està aplicant les mesures incloses en el [Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire horitzó 2015](#). En destaquen les relacionades amb el sector del transport.

L'ozó troposfèric (O₃)

Tot i manifestar una tendència a l'estabilització, l'O₃ va superar el llindar d'informació a la població en 71 ocasions durant el 2012, sense que ultrapassés cap dia ni en cap punt el llindar d'alerta. Com cada any, les zones on s'han detectat els nivells més elevats són la Plana de Vic i el Camp de Tarragona, àrees rurals a sotavent de les grans fonts d'emissió dels precursors d'aquests contaminants, els NO_x que originen bàsicament el transport, i els compostos orgànics volàtils (COV), procedents dels polígons químics de Tarragona.



Més informació sobre la qualitat de l'aire a Catalunya durant el 2012, al dossier adjunt.

La Generalitat reclama participar en la definició dels criteris del nou impost de circulació per afavorir la millora de la qualitat de l'aire

La directora general de Qualitat Ambiental ha anunciat que la Generalitat ha sol·licitat al Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient participar activament en la definició del nou impost de circulació (impost sobre vehicles de tracció mecànica), única mesura impositiva ambiental que ha aprovat el Govern estatal en el marc del Plan de Calidad del Aire 2013-2016 (PIMA AIRE).

Des de Catalunya també es demana que els ajuts afavoreixin les pimes i els treballadors autònoms que vegin incrementada la pressió fiscal a les zones on

l'impost serà més alt degut a les externalitats ambientals. El perill radica en que els criteris d'unitat de mercat facin que aquests es destinin a grans empreses de flotes i de lloguer que tributen l'impost de circulació en municipis amb menys pressió fiscal. És per això que s'ha demanat que es territorialitzin els ajuts, de manera que les Comunitats Autònomes els gestionin i els modulin, d'acord amb el que aprovin els municipis en la definició del nou impost i les problemàtiques concretes de qualitat de l'aire sobre les quals han d'incidir.

Farran també ha anunciat que, d'acord amb el compromís pres amb els ajuntaments dins l'Acord de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat per un aire més net, el primer semestre del 2014 s'aprovarà la regulació que definirà què és un vehicle net per tal que els municipis els puguin aplicar mesures de mobilitat i fiscalitat favorables.

16 de maig de 2013