



LA QUALITAT DE
L'AIRE A
CATALUNYA:
DÈFICITS I
RECOMANACIONS
JUNY 2019

SÍNDIC

EL DEFENSOR
DE LES
PERSONES

LA QUALITAT DE
L'AIRE A CATALUNYA:
DÈFICITS I
RECOMANACIONS

SÍNDIC

EL DEFENSOR
DE LES
PERSONES

Síndic de Greuges de Catalunya

1a edició: Juny 2019

La qualitat de l'aire a Catalunya: dèficits i recomanacions. Juny 2019

Maquetació: Síndic de Greuges

Foto de coberta: (c) Markus Distelrath/Pixabay

ÍNDIX

1. INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS DE L'INFORME	5
2. POLÍTIQUES PÚBLIQUES EN MATÈRIA DE QUALITAT DE L'AIRE A CATALUNYA	7
2.1. Marc normatiu	7
▪ Dret de la Unió Europea i internacional	
2.2. Procediments oberts per la Comissió Europea	9
▪ Mercat de l'energia	
2.3. Mecanismes de control, seguiment i informació sobre la qualitat de l'aire	11
▪ Generalitat de Catalunya	
▪ Àrea Metropolitana de Barcelona	
▪ Ajuntament de Barcelona	
2.4. Restriccions i avisos ciutadans	15
▪ Fases establertes per l'Àrea Metropolitana de Barcelona	
▪ Avisos de la Generalitat de Catalunya	
▪ Restriccions en la mobilitat	
▪ Zona de baixes emissions a les rondes de Barcelona	
▪ Restriccions en obres	
2.5. Espais de participació i governança	18
▪ Taula de la Qualitat de l'Aire de la Conurbació de Barcelona	
▪ Taula de la Qualitat de l'Aire al Camp de Tarragona	
3. DEMANDES CIUTADANES	23
3.1. Àrea Metropolitana de Barcelona	23
3.2. Camp de Tarragona	23
3.3. Plana de Vic	24
4. FULL DE RUTA PER A LA MILLORA DE LA QUALITAT DE L'AIRE A CATALUNYA	25
4.1. Anàlisi DAFO de la situació actual	25
4.2. Principals necessitats que han de cobrir els poders públics	27
5. ACTUACIONS DESTACADES DEL SÍNDIC AMB RELACIÓ A LA CONTAMINACIÓ DE L'AIRE	29
5.1. Extracte de l'actuació d'ofici sobre la contaminació de l'aire a Barcelona	29
5.2. Extracte de l'Informe al Parlament 2017	36
5.3. Extracte de l'Informe al Parlament 2015 sobre la contaminació odorífera	37
5.4. Extracte de l'informe <i>L'augment dels conflictes en matèria ambiental i urbanística</i>	38
5.5. Extracte de l'informe <i>El dret al subministrament d'electricitat: obstacles i solucions en el preu, l'accés al servei i la garantia de la seva qualitat</i>	39
6. RECOMANACIONS	41

1. INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS DE L'INFORME

La preocupació per la qualitat de l'aire ha estat un fenomen creixent a Catalunya en els darrers anys. La situació de contaminació a les ciutats, alertada pels organismes europeus comunitaris, i també la preocupació per les emissions provinents del trànsit de vehicles autoritzats i del sector industrial i portuari, han col·locat aquest tema en el centre del debat ambiental a Catalunya.

Estretament lligada a la contaminació de l'aire hi ha la contaminació odorífera, que és objecte de queixes en aquesta institució, sobretot per pudors de les indústries i de les activitats. Amb caràcter general, les indústries incideixen activament en la contaminació de l'aire per les emissions de gasos amb efecte hivernacle. Reduir aquestes emissions i afavorir una economia neutra en emissions són els objectius que s'han d'assolir en la lluita contra el canvi climàtic.

Els principals objectius de l'informe són:

- Analitzar breument les diverses polítiques públiques impulsades a Catalunya, per diferents administracions públiques, en matèria de qualitat de l'aire: legislació, mecanismes de control, mecanismes d'informació ambiental i vies de participació.
- Determinar el grau de concordança de les polítiques públiques catalanes en matèria de qualitat de l'aire amb les directrius europees i internacionals.
- Focalitzat en els casos de l'àrea metropolitana de Barcelona, l'entorn de Tarragona i la plana de Vic, analitzar la resposta que els poders públics han donat a les demandes ciutadanes que exigeixen una millor qualitat de l'aire i una implicació més alta dels poders públics en la regulació de la matèria.
- Elaborar una matriu d'amenaques, debilitats, oportunitats i fortaleces de la matèria per veure les necessitats que ha de cobrir l'Administració pública amb relació a la millora de la qualitat de l'aire.

2. POLÍTIQUES PÚBLIQUES EN MATÈRIA DE QUALITAT DE L'AIRE A CATALUNYA

2.1. MARC NORMATIU

La normativa de referència per a l'avaluació de la qualitat de l'aire a Catalunya és la que es descriu a continuació.

2.1.1. Dret de la Unió Europea i internacional

La Unió Europea no resta aliena a la protecció de la salut humana i el medi ambient. Per aquesta raó, els organismes comunitaris han manifestat la preocupació relativa a la qualitat de l'aire que es respira, que hauria de ser com més net millor. Amb aquest objectiu, es va aprovar la Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa. La directiva esmentada es va publicar en el *Diari Oficial de la Unió Europea* (DOUE) núm. 152, d'11 de juny de 2008, i va entrar en vigor tres anys després, l'11 de juny de 2011.

En funció d'aquest marc europeu, i en vista de les circumstàncies particulars de cada estat, el termini màxim de transposició de la Directiva s'establia per al dia 10 de juny de 2010. Això significa que tots els estats membres avui dia ja haurien d'haver implementat totes les mesures que reconeix aquest text legal.

Així doncs, la norma europea esmentada estableix, a grans trets:

- Objectius de qualitat de l'aire ambiciosos i eficaços per millorar la salut humana i el medi ambient amb vista a l'any 2020. De fet, l'any 2005 la Comissió Europea va proposar que es reduïssin les víctimes mortals per la contaminació atmosfèrica en un 40% respecte de les xifres de l'any 2000.
- Formes i mètodes d'avaluació de la qualitat de l'aire.

- Mesures correctores en cas d'incompliment dels objectius.
- Sistemes d'informació per al públic en general.

La Directiva 2008/50/CE es va transposar en el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.

La segona directiva europea que fa referència a la qualitat de l'aire dins el marc de la contaminació atmosfèrica és la Directiva 2004/107/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de desembre de 2004, relativa a l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics a l'aire ambient. Aquesta directiva es va publicar en el DOUE núm. 23, de 26 de gener de 2005, i establia com a data màxima de transposició el 15 de febrer de 2007. Això significa que l'Estat espanyol i la resta d'estats membres quedaven vinculats a transposar correctament aquesta regulació.

Aquesta normativa es va transposar a Espanya a partir del Reial decret 812/2007, de 22 de juny, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient en relació amb l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics. Tanmateix, actualment, aquesta norma està derogada pel Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.

A més de les directives esmentades, la normativa internacional i europea en matèria de qualitat de l'aire és extensa, com a mostra de la preocupació de la Unió Europea per la protecció de la salut i el medi ambient.

Si hom es fixa en les àrees urbanes, els contaminants que disposen de criteris de qualitat pel que fa a les immissions a Catalunya són únicament els següents:

- Fase particulada PM₁₀ i PM_{2,5}
- Òxids de nitrogen
- Òxid de sofre

² <https://www.libremercado.com/2018-09-21/el-recibo-de-la-luz-oculta-un-impuestazo-de-11000-millonnes-de-euros-al-ano-el-25-de-la-factura-1276625212/>.

- Ozó
- Benzè
- Monòxid de carboni
- Metalls pesants: níquel, cadmi, plom, arsènic
- Benzo(a)pirè

Segons un dictamen valoratiu sobre la legislació actual vigent a Espanya i Catalunya en matèria de contaminació atmosfèrica, elaborat pel laboratori del Centre de Medi Ambient de la Universitat Politècnica de Catalunya,¹ els criteris de qualitat de l'aire (nivells d'immissió) per als compostos que es relacionen a continuació,² i que inclouen les directives europees vigents actuals, són iguals o molt similars en l'àmbit internacional i de comunitats autònomes de l'Estat espanyol.

El nivell de control es fixa bàsicament per emissions d'instal·lacions o de processos de combustió (transport, combustions domèstiques). Els criteris de qualitat per a la resta de contaminants, majoritàriament compostos orgànics volàtils i semivolàtils, són pràcticament inexistents.

A Catalunya, la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) es limita exclusivament als compostos que inclouen les directives europees sense cap nivell de control de la majoria de compostos orgànics volàtils (COV), molt importants en els impactes d'activitats sobre les àrees urbanes i també en el transport. L'espectre de contaminants que cal controlar és molt curt comparativament amb el gran nombre potencialment existent en una àrea urbana (funció del nombre, tipus i lloc d'emissió).

El buit de control es fa més important a Catalunya, atès el relatiu control d'aquests compostos en les emissions (model C), ja que un nivell de control complet i eficient de les activitats (amb límits legiscats) provoca majoritàriament menys impacte sobre les àrees habitades (nivells d'immissió

més baixos). La millor eina preventiva i de control de l'impacte és la reducció i el control de les emissions.

Aquest mateix dictamen afirma que, pel que fa als nivells d'emissió, ens trobem en una situació semblant als nivells d'immissió amb un grup reduït de compostos dels quals es disposen de límits legiscats amb una diferenciació bàsica pel que fa als límits dels COV.

A Catalunya, i com a la majoria de les comunitats autònomes, els límits de les emissions dels compostos orgànics volàtils són inexistents, a excepció de la Comunitat Foral de Navarra. No hi ha pràcticament límits específics individuals o per a grups de potencialitat tòxica. S'avaluen amb un valor global (mgC/m³) sense exigència d'identificació dels compostos. Els únics existents (compostos amb frases de risc H350, H340, H350i, H360f o H360d i H351) presenten límits amb valors menys exigents (20 vegades superiors en el cas dels compostos carcinògens (H350)).

La valoració global (mgC/m³) –i, per tant, sense identificació– implica la mateixa valoració per a compostos d'efectes diferents sobre la salut. En funció de la naturalesa dels compostos, les respostes dels detectors utilitzats (FID, PID) poden ser molt diferents.

Per tant, a Catalunya caldria disposar, com en altres països de la UE i Suïssa, de legislació que exigeixi el compliment dels límits per a compostos individuals. Els valors dels límits d'emissió s'haurien d'adequar als més exigents en l'àmbit internacional.

D'altra banda, és interessant destacar l'informe *Avaluació de la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona. Informe 2017*, elaborat per l'Agència de Salut Pública, en el qual es formulen les conclusions següents :

1. L'avaluació de la qualitat de l'aire del 2017 mostra que es continuen superant els nivells de referència de l'OMS per als

¹ Laboratori del Centre de Medi Ambient (UPC). *Dictamen valoratiu sobre la legislació actual vigent a Espanya i Catalunya en matèria de contaminació atmosfèrica*. Setembre 2013.

² NO_x, SO₂, O₃, CO, partícules (PM₁₀ i PM_{2,5}), benzè, plom, cadmi, níquel, arsènic i benzo[a]pirè.

contaminants NO_2 , material particulat (PM_{10} i $\text{PM}_{2,5}$), benzè, ozó i benzo(a)pirè. Per als dos contaminants més crítics, NO_2 i material particulat, els nivells s'han incrementat respecte de l'any anterior i suposen un increment en la mortalitat prematura a la ciutat. Cal destacar per als principals contaminants:

a. L'increment respecte de l'any anterior ha estat del 7,6% en el cas de l' NO_2 , del 7,2% en el cas de les partícules PM_{10} i del 12,3% en el cas de les $\text{PM}_{2,5}$.

b. La mitjana anual en les estacions de trànsit supera 1,4 vegades els nivells normatius i de l'OMS per a l' NO_2 , mentre que es troba per sota d'aquests valors en les estacions de fons.

c. Pel que fa al material particulat, la mitjana anual en les estacions de trànsit i fons està per sota dels nivells normatius, entre 1,4 i 1,7 vegades per sobre els nivells de referència de l'OMS en les estacions de trànsit i entre 1,2 i 1,4 vegades per sobre en les estacions de fons.

2. Per a tot el període 2000-2017 per als contaminants NO_2 i material particulat (PM_{10} i $\text{PM}_{2,5}$), benzè, benzo(a)pirè i ozó se superen els valors de referència de l'OMS, fet que constata una exposició de la població a concentracions que afecten la salut. Respecte als perfils setmanals, tot i el descens dels nivells en caps de setmana per la reducció del trànsit (excepte per a l'ozó), si s'extrapola la mitjana dels diumenges a una mitjana anual, es mantindrien les superacions dels nivells de referència de l'OMS per als mateixos contaminants.

3. La població potencialment exposada a nivells per sobre els de referència de l'OMS és del 70% en el cas de l' NO_2 i del 98% per a les partícules PM_{10} . En superfície, els nivells d' NO_2 se superen en el 57% de la longitud lineal dels carrers i el 90% en el cas de les PM_{10} .

4. La mortalitat atribuïble a la contaminació atmosfèrica a la ciutat és molt considerable. Petites variacions en la concentració mitjana anual en partícules o en diòxid de nitrogen tenen un impacte en salut molt rellevant. L'increment de les mitjanes anuals dels contaminants atmosfèrics

durant el 2017 respecte de l'any anterior suposa un augment d'un centenar de morts prematures a la ciutat.

5. Cal una gestió més restrictiva del trànsit motoritzat per millorar la qualitat de l'aire a la ciutat i protegir la salut de la població.

2.2. PROCEDIMENTS OBERTS PER LA COMISSIÓ EUROPEA

L'octubre de 2014 la Comissió Europea va alertar tant l'Estat espanyol com el grec que no protegien prou la ciutadania de la contaminació per partícules fines (PM_{10}). Segons la legislació de la UE, els estats membres han de limitar l'exposició de la ciutadania a aquestes partícules. A Espanya, els habitants d'aglomeracions definides com a zones rurals d'Andalusia, centre d'Astúries (Gijón) i Barcelona (Vallès i Baix Llobregat) havien estat patint una exposició continuada o gairebé continuada a nivells excessius de PM_{10} des del 2005 fins a, com a mínim, el 2012. Segons les últimes dades recopilades per l'Agència Europea del Medi Ambient, que són de 2014, el 3,1% de la població espanyola (1.300.000 d'habitants) viu en zones amb concentracions anuals d' NO_2 per sobre dels límits establerts en la Directiva europea de qualitat de l'aire. Aquestes zones són a Madrid i a Barcelona, i l'incompliment d'aquesta directiva es remunta a la seva entrada en vigor el 2010.

La Comissió va considerar que les mesures per protegir la salut de la ciutadania s'haurien d'haver pres el 2005, i va demanar a tots dos estats membres que actuessin de manera prospectiva, ràpida i eficaç perquè el període d'incompliment fos com més breu millor.

Tot i que al començament de 2015 Barcelona havia activat un protocol de mesures, com ara reduir la velocitat dels automòbils davant els pics d'acumulació de diòxid de carboni, ja que aquests aporten el 50% de l' NO_2 , el juliol de 2015 la Comissió Europea va obrir un expedient contra Espanya per haver superat els límits de diòxid de nitrogen (NO_2) en algunes aglomeracions com ara Barcelona.

Davant l'informe de política ambiental presentat per la Comissió Europea en relació amb la imposició d'una sanció a Espanya per l'incompliment de la normativa esmentada

en ciutats com ara Barcelona, el 21 de novembre de 2016 l'Ajuntament d'aquesta localitat va posar en marxa un programa de mesures estructurals per lluitar contra la contaminació de l'aire. Aquestes mesures consistien a dur a terme un total de 58 actuacions, l'aplicació de les quals s'han de fer en el període 2017-2020. Aquestes actuacions tenen com a finalitat l'adaptació de Barcelona cap a un nou model de ciutat més amable, amb menys vehicles privats contaminants i amb una major consciència que l'aire net és un dret de tota la ciutadania.

Les accions de caràcter restrictiu que es presenten en el programa esmentat de mesures són:

- L'establiment de zones d'intervenció ambiental especial, entre les quals hi ha una zona d'emissions baixes compresa entre les rondes, a la qual no podran accedir els vehicles més contaminants a partir de l'any 2020. De la mateixa manera, des de l'hivern del 2017-2018, a més, aquests vehicles no poden entrar en cas que es decreti un episodi de contaminació per diòxid de nitrogen.

D'altra banda, també és possible trobar mesures de caràcter menys restrictiu, basades en el canvi en el model de ciutat, que són:

- L'impuls del transport públic per mitjà de la connexió de la xarxa de tramvia, impulsant l'L10 sud i fent un desplegament total de la xarxa d'autobusos.
- La implantació de la bicicleta a la ciutat mitjançant l'ampliació del Bicing i altres mesures de promoció d'aquest mitjà de transport, i també el desenvolupament del projecte constructiu de carrils bici triplicant-ne el nombre de quilòmetres.
- La implantació del model de superilles i pacificació, seguint la Mesura de Govern anomenada "Omplim de vida els carrers". Aquesta mesura inclou la implantació d'una sèrie de superilles a Barcelona (2017-2019).
- La gestió de la mobilitat per mitjà de la regulació de l'aparcament mitjançant l'aprovació d'una nova ordenança fiscal que reguli les tarifes en funció de la capacitat contaminant dels vehicles i prohibeixi

l'aparcament en casos d'episodi de contaminació (a les zones regulades excepte per a residents), i també l'ampliació de la zona verda d'aparcament.

- La dotació d'incentius municipals per donar de baixa els vehicles contaminants, de manera que es promogui la retirada dels vehicles més antics, i se subvencioni, a canvi, l'ús de serveis relacionats amb modes de transport més sostenibles.

- La posada en marxa de polítiques d'impuls de l'ús de vehicles menys contaminants per mitjà de:

- La promoció de l'ús de vehicles més sostenibles mitjançant l'impost de vehicles de tracció mecànica (ordenança fiscal, impost de vehicles de tracció mecànica).

- La política de promoció del vehicle elèctric.

- La regulació del transport públic de persones i les mercaderies mitjançant:

- Distribució urbana de mercaderia.

- Promoció de la millora de flotes verdes.

- Noves microplataformes (Estació del Nord, etc.).

- Avaluació d'alternatives horàries en la distribució.

- La creació d'un pla de comunicació i sensibilització global sobre la qualitat de l'aire, amb l'objectiu de millorar la transparència i educar les persones sobre els principals conceptes d'aquesta temàtica.

- L'establiment d'un pla de vigilància de la salut mitjançant un sistema de vigilància dels efectes negatius sobre la salut i la mortalitat de les persones associats a la contaminació atmosfèrica.

- Mesures orientades a potenciar el compromís de les grans infraestructures i de tercers amb els objectius ambientals de la ciutat, buscant-ne la complicitat, i també l'establiment d'uns objectius ambientals compartits a:

- Grans infraestructures (port i aeroport).

- La indústria i les activitats, promocionant plans de mobilitat d'empresa.
- La ciutadania, fomentant l'ús compartit de vehicles.

A més, l'Ajuntament de Barcelona va adoptar un protocol en casos d'episodi ambiental de contaminació, l'activació de la qual resta subjecta a una previsió desfavorable dels models meteorològics i de qualitat de l'aire, i és la Generalitat de Catalunya la responsable d'activar-lo o desactivar-lo.

Així mateix, el febrer de 2017, la Comissió Europea va tornar a advertir diversos estats membres, entre els quals hi ha l'espanyol, per la constant superació dels nivells de contaminació atmosfèrica, en particular en àrees urbanes com Madrid i Barcelona. L'advertència de la Comissió Europea tenia la forma d'un dictamen motivat i va ser aquesta la segona fase de l'expedient la que va obrir el 2015 contra Barcelona i Madrid. Entre les mesures que proposava la Comissió, hi havia la transició a una economia hipocarbònica, la disminució del volum global de trànsit, els combustibles utilitzats, el canvi als vehicles elèctrics o l'adaptació del comportament al volant. En aquest context, la Comissió instava a reduir les emissions dels vehicles dièsel com a pas important per aconseguir el compliment de les normes sobre qualitat de l'aire de la UE, ja que es calcula que un 40% de l'NO₂ emès procedeix de cotxes, camions i motos, i d'aquest total el 80% el generen els motors dièsel.

Per aquest motiu, la UE proposa que s'adoptin mesures per reduir el volum global de trànsit i que es potenciïn el transport públic i els vehicles no contaminants. Finalment, s'instava a fer un esforç molt més gran a escala local, regional i nacional per complir les obligacions de les normes de la UE i salvaguardar la salut pública.

Finalment, el gener de 2018, els ministres de Medi Ambient d'Espanya, Alemanya, França, Regne Unit, Itàlia, Romania, Hongria, República Txeca i Eslovàquia, que presenten greus problemes de contaminació i als quals l'executiu comunitari ha obert expedient per la qualitat de l'aire d'algunes àrees, van ser

convocats per la Comissió Europea a Brussel·les per donar-los un ultimàtum i exigir-los que presentessin mesures contra la contaminació.

L'argument principal del comissari europeu de Medi Ambient per instar els països a lluitar contra la contaminació, que en molts casos implica posar traves al vehicle privat, va ser la salut. En aquest sentit, el comissari europeu de Medi Ambient, després de la reunió amb els països, es va referir als 400.000 ciutadans europeus que moren prematurament cada any per la mala qualitat de l'aire.

La documentació dels plans contra la contaminació del país adoptada pel Govern d'Espanya, i també pels ajuntaments de Barcelona i Madrid, es va enviar a Brussel·les el novembre de 2017 i va contribuir a guanyar la confiança de la Comissió, motiu pel qual finalment va decidir no portar Espanya davant del Tribunal de Justícia de la Unió Europea. Després que la Comissió analitzés els plans presentats pels consistoris de Madrid i Barcelona i la resta d'administracions, va considerar que podrien complir la Directiva d'aquí a uns mesos si aplicaven els plans de manera immediata, tal com va assenyalar el mateix comissari europeu de Medi Ambient.

A més, per al comissari, la cimera ministerial sobre la qualitat de l'aire que va tenir lloc el gener de 2018 va suposar un avenç important a causa de les propostes presentades per l'executiu espanyol. No obstant això, actualment Brussel·les continua supervisant de prop l'execució i l'eficàcia d'aquestes mesures.

2.3. MECANISMES DE CONTROL, SEGUIMENT I INFORMACIÓ SOBRE LA QUALITAT DE L'AIRE

La necessitat d'informació i de transparència en matèria de qualitat de l'aire a Catalunya no és una necessitat nova, tot i que recentment hagi estat fruit de debat intens en l'àmbit polític, social i mediàtic.

De fet, en una resolució³ de la Comissió de Política Territorial i Obres Públiques del

³ Resolució 1809/VI del Parlament de Catalunya, sobre la necessitat d'informar la població de la qualitat de l'aire en temps real.

Parlament de Catalunya de l'any 2003, ja es va instar a la necessitat d'informar la població:

“[...]”

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Arbitrar els mecanismes adequats perquè, a partir de l'aprovació d'aquesta Resolució i per a garantir el dret dels ciutadans a la informació, es faciliti informació setmanal sobre la qualitat de l'aire en temps real, a més de la informació que es facilita per mitjà d'Internet, i sobre les anàlisis de l'aigua destinada al consum humà. Aquestes dades no han d'ésser referides només als valors mitjans de les concentracions de contaminants, sinó també als episodis en què s'han ultrapassat els valors permesos per la legislació vigent.

b) Obrir una investigació sobre les causes que van provocar les aturades d'informació sobre l'aire dels medidors de la xarxa automàtica de Perafort (Tarragonès) i Sant Salvador, a Tarragona, els mesos de juliol i novembre, i adoptar les mesures adequades per a evitar els episodis d'aquest tipus.

c) Posar en funcionament els mecanismes per a conèixer la tipologia i la quantitat dels productes químics que s'emeten a l'exterior durant les parades i les posades en marxa de la indústria química, tant en els processos reglats o previstos com en els processos imprevistos per qualsevol circumstància”.

Així mateix, l'*Informe al Parlament 2013* del Síndic de Greuges ja incidia en aquesta temàtica en els termes següents :

“[...] El dret d'accés a la informació recollit en la Llei 26/2006, de 18 de juliol, reguladora del dret d'accés a la informació, de participació pública i d'accés a la justícia en matèria de medi ambient, es concreta, entre d'altres, en el fet d'accedir a la informació ambiental en poder de les autoritats públiques o en el d'altres subjectes en nom seu, sense l'obligació de declarar-hi un interès determinat. També es concreta en el dret dels ciutadans a ser assistits en la recerca d'informació i de rebre-la dins dels terminis que estableix la normativa: un mes, amb caràcter general, o dos mesos si el volum i la complexitat de la informació

fan que sigui impossible complir el termini indicat. I, així mateix, el dret a conèixer els motius pels quals no se'ls facilita la informació o no se'ls facilita en la forma o format sol·licitats.

[...] Precisament, la Llei 26/2006, de 18 de juliol, enumera com a obligació de les autoritats públiques fomentar l'ús de les tecnologies de la informació i de les telecomunicacions per facilitar l'accés de la informació. Per tant, no sembla una bona pràctica administrativa el fet d'obligar el peticionari d'informació ambiental a desplaçar-se a una distància considerable quan hi ha solucions, com ara les que ofereixen les noves tecnologies, per posar al seu abast aquesta informació.

Amb relació a l'ús de les noves tecnologies, i en l'àmbit de la difusió per part de les autoritats públiques de la informació ambiental, la llei esmentada determina unes obligacions específiques, entre les quals destaca el fet que les autoritats públiques adoptin les mesures oportunes per assegurar la progressiva difusió de la informació ambiental i la seva posada a disposició del públic de la forma més ràpida i sistemàtica possible.

El Codi de bones pràctiques administratives elaborat pel Síndic determina que l'Administració ha de prendre les mesures necessàries per fer pública la màxima informació en poder seu, per promoure la transparència i procurar la participació informada de les persones en qüestions d'interès públic [...]”.

2.3.1. Generalitat de Catalunya

A Catalunya, el responsable d'avaluar la qualitat de l'aire és el Servei de Vigilància i Control de l'Aire del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, a partir de les dades recollides per mitjà de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA). Aquestes dades són consultables cada dia de l'any per mitjà del web <http://dtes.gencat.cat/icqa/>.

A l'hora d'establir mesures de control, d'anàlisi, de seguiment i d'informació sobre la qualitat de l'aire, Catalunya està dividida

en quinze zones de qualitat de l'aire segons les emissions i les condicions de dispersió. L'avaluació que fa avui dia el Departament de Territori i Sostenibilitat se sustenta, a més, en els elements destacables següents:

- Modelització, anàlisis anuals i pronòstic de la qualitat de l'aire.
- Mapes en temps real.
- Aplicació mòbil Aire.cat.
- Mapes de capacitat i vulnerabilitat del territori.
- Unitats mòbils de vigilància de la contaminació atmosfèrica.
- Càlcul de l'índex català de qualitat de l'aire.
- Campanya de vigilància dels nivells d'ozó troposfèric a Catalunya.
- Informació de la qualitat de l'aire en els butlletins meteorològics de Televisió de Catalunya.

Malgrat tot el que l'Administració catalana ha desenvolupat al llarg d'aquests anys, la preocupació ciutadana continua present. Aquestes preocupacions van retornar de nou al Parlament, quan l'estiu del 2017 es va aprovar una moció⁴ respecte d'aquesta qüestió:

“[...]”

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Aprovar abans que s'acabi el 2017, d'acord amb la resta d'administracions públiques, el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial, horitzó 2025, per tal d'adequar els nivells de la qualitat de l'aire als que determina la legislació europea, i presentar-li en el termini d'un any un projecte de llei de qualitat de l'aire.

b) Adequar els protocols d'actuació en cas d'avís preventiu o episodi de contaminació atmosfèrica a la realitat urbana de cada

àmbit territorial més enllà de la delimitació a les zones de protecció especial.

c) Incorporar en el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial una estratègia per a reduir l'ozó troposfèric a la comarca d'Osona.

d) Procedir en el termini de tres anys a l'automatització de les dades que proporcionen les estacions de mesurament de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica, i prioritàriament a l'àrea d'especial de protecció de l'ambient atmosfèric del Camp de Tarragona, proporcionant dades horàries d'ozó, diòxid de nitrogen i PM₁₀ i, específicament, dels altres contaminants que sigui de relleu recollir d'acord amb la situació específica de l'estació de control.

e) Aprovar abans que s'acabi el 2017 el Reglament de la Llei de finançament del sistema de transport públic de Catalunya.

f) Elaborar i presentar en el termini de sis mesos una nova planificació d'aparcaments de dissuasió (*park and rides*) adaptada a aquesta nova delimitació, amb la funció específica d'afavorir la complementarietat del vehicle privat fora de les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric amb el transport públic per a accedir-hi. Aquests aparcaments han de tenir fàcil accés des de les principals vies de comunicació i permetre un intercanvi ràpid del vehicle particular al ferrocarril o als serveis de bus ràpid.

g) Actualitzar els inventaris d'emissions de contaminants atmosfèrics a Catalunya incorporant en les emissions del transport marítim les emissions provinents del port de Tarragona i dels quaranta-cinc ports de titularitat autonòmica adequant els escenaris de futur tendencials i del Pla a l'horitzó 2020.

h) Instar les parts a buscar els punts d'acord, i tenir un paper més actiu per a resoldre el conflicte laboral que afecta el transport metropolità de Barcelona, que afecta la mobilitat dels usuaris del transport públic.

⁴Moció 146/XI del Parlament de Catalunya, sobre la qualitat de l'aire.

i) Actuar urgentment en el cas de contaminació per partícules de pols negra als Pallaresos i la Secuita per a determinar-ne l'origen i la toxicitat, i reclamar els responsables del focus emissor a aplicar immediatament les mesures preventives que siguin necessàries”.

Al marge de les diferents accions, mesures, protocols i mecanismes exposats fins ara, el Departament de Territori i Sostenibilitat, per mitjà de les seves oficines territorials, efectuen els corresponents controls periòdics i inspeccions ambientals a les activitats potencialment contaminants i que han estat objecte dels processos d'avaluació ambiental. En nota de premsa publicada el 31 de gener de 2019 en la pàgina web del Departament de Territori i Sostenibilitat s'exposa que durant l'any 2019, per mitjà de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic, es desenvoluparà el Programa d'inspecció ambiental integrada de Catalunya per a l'any 2019. En virtut d'aquest programa, la Generalitat inspeccionarà 736 establiments d'entre els considerats potencialment d'alta incidència ambiental, classificats en quatre grups d'activitats: industrials/energètiques (245) —com ara cycles combinats per a la producció d'energia elèctrica, refineries de petroli, fabricació de ciment, vidrieres, indústria química de base, foneries, indústria tèxtil o indústria agroalimentària—, activitats de gestió de residus (78), dipòsits controlats de residus (32), i grans explotacions ramaderes (381) per a la cria de gallines ponedores, porcs d'engreix i truges.

El Programa d'inspecció ambiental integrada de Catalunya per a l'any 2019 forma part del Pla d'inspecció 2017-2019, que cobreix el seguiment i la vigilància ambiental de 1.511 establiments, tots els autoritzats a Catalunya

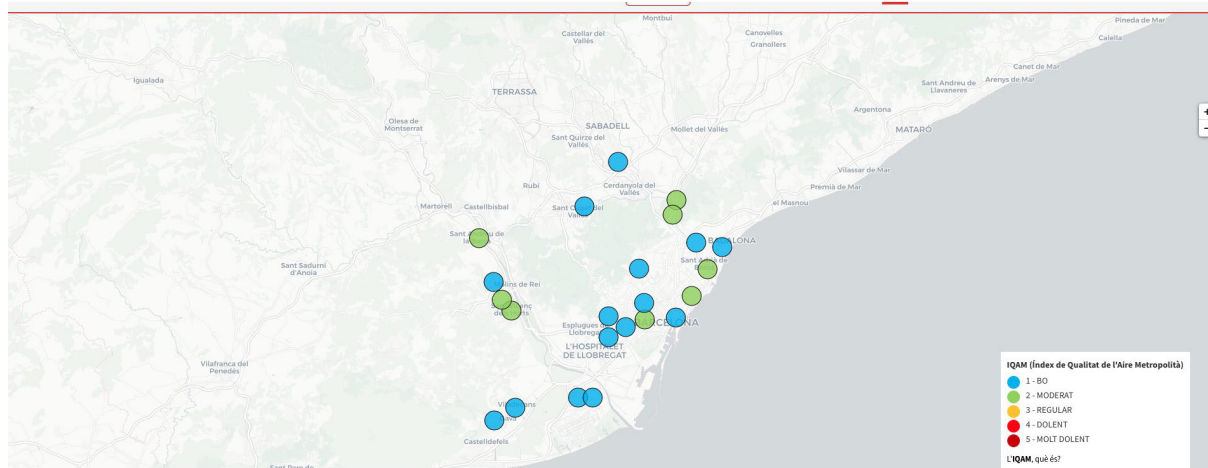
considerats de potencial major incidència ambiental. Entre els anys 2014 i 2018 s'han executat més de 3.000 inspeccions ambientals integrades. Els informes de les inspeccions són públics, amb les úniques limitacions contingudes en la normativa que regula el dret de l'accés del públic a la informació ambiental. Actualment estan disponibles en la pàgina web del Departament de Territori i Sostenibilitat els de les inspeccions dutes a terme entre 2014 i 2017.

2.3.2. Àrea Metropolitana de Barcelona

D'altra banda, cal destacar els mecanismes d'informació sobre la qualitat de l'aire proporcionats per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Impulsat pel Consell de Municipis Metropolitans per a la Lluita contra la Contaminació Atmosfèrica, un organisme liderat per l'AMB que té l'objectiu d'elaborar una estratègia conjunta per millorar la qualitat de l'aire de l'àrea metropolitana de Barcelona, s'ha ofert a la ciutadania el Visor de la qualitat de l'aire metropolitana (http://visorqualitataire.amb.cat). Les persones poden consultar l'índex de qualitat de l'aire metropolitana (IQAM), amb un codi de cinc colors. Cada contaminant (NO_2 , PM_{10} i O_3) es veu d'un color o d'un altre en funció de la concentració. Per calcular les PM_{10} es fa servir la mitjana diària o la mitjana mòbil 24 hores (és a dir, segons valors històrics de les 24 hores anteriors a l'hora de consulta). Per a l' NO_2 es calcula la quantitat màxima horària. I per a l' O_3 també es calcula la quantitat màxima horària, alhora que es fa servir el càlcul de la mitjana cada vuit hores. A més, l'IQAM és un indicador únic que integra els tres contaminants segons el pitjor estat (color) en què es trobi cadascun.



Visor de la qualitat de l'aire metropolitana



2.3.3. Ajuntament de Barcelona

D'altra banda, l'Ajuntament de Barcelona també té un portal específic d'informació en temps real sobre la qualitat de l'aire a la ciutat:

<https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/ca>


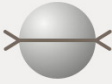
El portal inclou informació actual, previsions de la qualitat de l'aire en dies posteriors i informació sobre les restriccions en la mobilitat en els dies d'episodi, i també informació sobre les afectacions sobre la salut de les persones.

2.4. RESTRICCIONS I AVISOS CIUTADANS

2.4.1. Fases establertes per l'Àrea Metropolitana de Barcelona⁵

Fases del protocol d'actuació

Es diferencien diverses fases segons el llindar màxim de cada contaminant: una primera denominada *avís preventiu* i una més severa denominada *episodi*, i la informació es modula en funció de la fase (avís preventiu i declaració d'episodi). L'AMB es dota, a més, d'una fase prèvia d'activació de mesures de "seguiment atent" que no comporta cap mesura d'afectació ciutadana.

Fases	Seguiment Atent	Avís preventiu	Fase episodi	Fase alerta
PROBABILITATS	UNS 22 DIES L'ANY	UNS 9 DIES L'ANY	ENTRE 0 I 3 DIES L'ANY	POC PROBABLE
NO₂ 	> 140 µg /m³ Dues o més estacions de la XVPCA a l'àrea metropolitana superen el valor de 140 µg /m³ de mitjana en una hora i la previsió a 24 hores no indica una millora en els nivells.	> 160 µg /m³ Més d'una estació de la XVPCA a l'àrea metropolitana supera el valor de 160 µg /m³ de mitjana en una hora i la previsió a 24 hores no indica una millora en els nivells.	> 200 µg /m³ Més d'una estació de la XVPCA a l'àrea metropolitana supera el valor de 200 µg /m³ de mitjana en una hora i la previsió a 24 hores no indica una millora en els nivells.	> 400 µg /m³ Més d'una estació de la XVPCA a l'àrea metropolitana supera el valor de 400 µg /m³ de mitjana en una hora i la previsió a 24 hores no indica una millora en els nivells.
PM₁₀  Ø < 10 µm		> 50 µg /m³ Més d'una estació de la XVPCA a l'àrea metropolitana supera el valor de 50 µg /m³ de mitjana diària i la previsió a 24 hores indica una superació del valor límit diari de 50 µg /m ³ .	> 80 µg /m³ Més d'una estació de la XVPCA a l'àrea metropolitana supera el valor de 80 µg /m³ de mitjana diària o bé es manté per sobre dels 50 µg/m ³ durant més de tres dies consecutius. En tots dos casos la previsió a 24 hores ha d'indicar que es continuaran superant els 50 µg/m ³ de mitjana diària.	

⁵ S'incorpora la informació literal que proporciona l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Fases de seguiment atent

És una fase interna i es produeix amb caràcter fonamentalment preventiu i informatiu, davant d'un augment dels valors d'immissió d'NO₂, conjugada amb un pronòstic meteorològic i de dispersió advers.

S'activa quan en dues o més estacions de control atmosfèric, situades en el territori metropolità, es detecta que la concentració del gas contaminant (diòxid de nitrogen) supera el valor horari de 140 micrograms per metre cúbic i en la previsió en les 24 hores següents a través de models de dispersió no s'hi veu una millora. A més, les condicions meteorològiques (direcció, velocitat del vent, gradient de la temperatura de l'aire, turbulències atmosfèriques, humitat relativa, etc.) no faciliten la dispersió dels contaminants cap a les capes superiors de l'atmosfera.

Segons estimacions fetes amb l'anàlisi de dades dels darrers anys pel que fa a superacions del valor d'immissió d'NO₂ indicat, anualment hi hauria 22 dies en els quals es podria produir aquesta situació. Tal com s'especifica en el protocol esmentat, aquesta fase és competència de l'AMB, en la qual informa els ajuntaments que s'ha iniciat un episodi de contaminació i que s'està en fase de seguiment atent. Aquest avís també es produeix mentre es fa qualsevol activitat del programa d'educació ambiental "Compartim un futur".

Avís preventiu

En aquesta fase de l'episodi de contaminació, els contaminants (el diòxid de nitrogen NO₂ i les partícules en suspensió PM₁₀) augmenten les seves concentracions respecte de la fase anterior.

En concret, pel que fa al diòxid de nitrogen, en més d'una estació de l'XPVCA a l'àrea metropolitana de Barcelona se supera la concentració de 160 micrograms per metre cúbic de mitjana en una hora i la previsió en 24 hores no indica una millora. Pel que fa a les partícules en suspensió de diàmetre de 10 micres o inferior, aquesta fase s'inicia

quan més d'una estació de l'XPVCA a l'àrea metropolitana de Barcelona supera el valor de 50 micrograms per metre cúbic de mitjana diària i la previsió en 24 hores indica una superació del valor límit diari de la concentració indicada.

Episodi de contaminació

En aquesta fase els contaminants (el diòxid de nitrogen NO₂ i les partícules en suspensió PM₁₀) augmenten les seves concentracions respecte de la fase anterior. En concret, pel que fa al diòxid de nitrogen, en més d'una estació de l'XPVCA a l'àrea metropolitana de Barcelona se supera la concentració de 200 micrograms per metre cúbic de mitjana en una hora i la previsió en 24 hores no indica una millora.

Pel que fa a les partícules en suspensió de diàmetre de 10 micres o inferior, aquesta fase s'inicia quan més d'una estació de l'XPVCA a l'àrea metropolitana de Barcelona supera el valor de 80 micrograms per metre cúbic de mitjana diària i la previsió en 24 hores indica una superació del valor límit diari de la concentració indicada, o bé si es manté per sobre dels 50 micrograms per metre cúbic durant més de tres dies consecutius.

Fase alerta

Aquesta fase s'activa quan més d'una estació de l'XVCPA a l'àrea metropolitana de Barcelona supera el valor de 400 micrograms per metre cúbic de mitjana durant tres hores del diòxid de nitrogen NO₂ i la previsió a 24 hores no indiqui una millora en els nivells.

2.4.2. Avisos de la Generalitat de Catalunya

En aquest context, des de fa anys, la Generalitat de Catalunya té aprovat un protocol d'actuació en cas d'episodi. També és la Generalitat qui té la competència per declarar episodi per alta contaminació atmosfèrica (avís preventiu o episodi) i ho comunica a diversos ens, com ara l'AMB,

que n'informa la ciutadania a través de diversos canals d'informació (web, xarxes socials, mitjans de comunicació).

2.4.3. Restriccions en la mobilitat

Entre les mesures més destacades en matèria de mobilitat, que arriba a ocasionar fins al 80% de la contaminació atmosfèrica per NO₂, destaca la restricció de circulació dels vehicles més contaminants (els que no portin distintiu ambiental de la DGT) a les rondes i al seu perímetre interior. Inicialment, aquesta restricció s'aplica a partir de l'any 2017 només en dies d'episodi d'alta contaminació atmosfèrica. A partir del 2020, es preveu la restricció permanent, cada dia de l'any, que afectarà els vehicles més contaminants. D'aquesta manera, la metròpoli Barcelona s'alinea amb Europa, on ja hi ha més de 220 ciutats amb zones de baixes emissions.

En aquest context, l'AMB també ha dut a terme el següent:

- Protocol d'actuació i de comunicació en previsió dels episodis d'alta contaminació atmosfèrica.
- Targeta verda metropolitana, un nou títol de transport gratuït durant tres anys per a les persones de l'àrea metropolitana que canviïn definitivament els vehicles privats més contaminants pel transport públic, associada al fet de donar de baixa i desballestar un vehicle privat més contaminant i de no haver-ne adquirit cap de nou.

A més d'aquestes actuacions, també se'n fan d'altres de caràcter estructural, com ara la promoció de la bicicleta, la mobilitat elèctrica, la introducció d'autobusos híbrids i elèctrics o els aparcaments d'intercanvi per potenciar l'ús del transport públic en detriment del vehicle privat.

2.4.4. Zona de baixes emissions a les rondes de Barcelona

Les zones de baixes emissions (ZBE) són espais on progressivament s'anirà impedit el trànsit dels vehicles més contaminants. És una de les mesures estructurals i de gran

abast més efectives per millorar la qualitat de l'aire urbà i fer front als episodis crítics de contaminació. A curt termini, les ZBE es convertiran en zones amb restriccions de trànsit permanents.

Actualment, és una àrea de més de 95 km², que inclou Barcelona i els municipis circumdants a les rondes, on es restringeix progressivament la circulació de vehicles més contaminants des de l'1 de desembre de 2017.

L'objectiu és protegir les persones i el medi de l'aire contaminat procedent dels vehicles. Aquesta és una de les mesures per vetllar per la qualitat de l'aire que es respira i garantir el dret a la salut en una ciutat més saludable.

Les restriccions de circulació dins la zona de baixes emissions de l'àmbit rondes de Barcelona s'apliquen a partir de l'1 de desembre de 2017 en dies d'episodi de contaminació per NO₂, laborables de dilluns a divendres, de 7.00 a 20.00 hores. A partir de 2020, les restriccions en la circulació dels vehicles més contaminants seran permanents.

Des de l'1 de desembre de 2017 la restricció afecta turismes sense etiqueta DGT i furgonetes anteriors a Euro 1. Des de l'1 de desembre de 2018, la restricció també afecta les motos, els ciclomotors i els quadricicles lleugers sense etiqueta DGT.

Queden exempts temporalment els camions, els autocars, els autobusos i les furgonetes Euro 1, Euro 2 i Euro3. Queden exempts de manera permanent els vehicles de persones amb mobilitat reduïda, els serveis d'emergències (policia, bombers, ambulàncies) i els serveis essencials (mèdic, funerari).

Davant d'un episodi de contaminació ambiental de PM₁₀, l'Ajuntament de Barcelona restringeix les obres pulverulentes i els serveis de manteniment de la ciutat (jardineria i neteja) que generen pols.

Quan hi ha un episodi de contaminació ambiental de NO₂, l'Ajuntament de Barcelona reforça el transport públic i restringeix la circulació de vehicles més contaminants dins la zona de baixes

emissions de l'àmbit de les rondes de Barcelona.

Es reforça el transport públic amb totes les unitats disponibles per garantir els desplaçaments de totes les persones. També se'n fa difusió per tots els mitjans possibles a fi que tothom disposi de tota la informació que necessiti.

2.4.5. Restriccions en obres

Altres mesures destacades del programa incideixen directament en el control i el seguiment de les obres de construcció públiques i privades, que són també una font important d'emissió de contaminants. En aquest cas, l'AMB ha elaborat una guia de bones pràctiques per a la prevenció de la contaminació atmosfèrica a les obres dels municipis metropolitans, amb mesures en el plantejament i l'execució de l'obra, el transport i la càrrega del material, i els vehicles i la maquinària, per garantir la reducció d'emissions. Paral·lelament, el programa recull l'estudi del seguiment i el monitoratge abans i després de les obres, per mitjà de les estacions de qualitat de l'aire més properes.

D'altra banda, per reduir les emissions generades per les activitats industrials, que també són focus important de contaminació, l'AMB s'alia amb els municipis metropolitans per regular la tramitació de noves activitats industrials i en el seguiment de les ja existents. En aquest sentit, l'AMB ha fet la guia d'usuaris per al control de generadors de baixes emissions atmosfèriques, que regula les llicències ambientals, amb suport de les ordenances municipals. Paral·lelament, el programa també recull mesures de sensibilització i d'educació ambiental, sota el programa de l'AMB "Compartim un futur".

2.5. ESPAIS DE PARTICIPACIÓ I GOVERNANÇA

La participació en la presa de decisions i, sobretot, en la circulació de la informació en matèria de qualitat de l'aire ha estat una de les principals reivindicacions de la societat civil organitzada (organitzacions ecologistes, veïnals, sindicals i científiques).

Actualment, aquesta participació i governança en aquesta matèria queda concentrada en dues taules: una a la conurbació de Barcelona i l'altra al Camp de Tarragona.

2.5.1. Taula de la Qualitat de l'Aire de la Conurbació de Barcelona

El Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020 (PAMQA), aprovat l'any 2014, preveu la necessitat d'incorporar flexibilitat en les propostes i mesures que calgui emprendre. El PAMQA es dotava de tres òrgans: el Consell d'Experts, la Comissió Rectora i l'òrgan consultiu de participació. El primer està format per persones de rellevància en l'àmbit de la mobilitat, la indústria, la salut i la vigilància de la qualitat de l'aire. La Comissió Rectora té funcions de representació executiva i d'aprovació de noves mesures, i hi són representades les direccions generals del Govern amb competències en el desplegament de les accions i l'Ajuntament de Barcelona. Finalment, l'òrgan consultiu i de participació, el constitueixen l'Autoritat del Transport Metropolità, l'Aeroport i el Port de Barcelona sota la Comissió Institucional.

Diversos agents socials, econòmics i sindicals, i també els ajuntaments metropolitans de més de 100.000 habitants, van demanar a la Generalitat de poder-hi tenir participació. Per aquest motiu, en data 19 d'octubre de 2015, es va constituir la Taula de Qualitat de l'Aire de la Conurbació de Barcelona, que assumeix les responsabilitats i les funcions de la Comissió Institucional del Pla, com a òrgan transversal en què treballen conjuntament tots els sectors, agents socials, institucions, organismes públics i privats implicats o interessats en la reducció de la contaminació de l'aire d'aquesta àrea.

En data 6 de març de 2017 es va fer una cimera per a la qualitat de l'aire en la qual la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), la Diputació de Barcelona i els representants locals dels 40 municipis de la zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric van acordar els compromisos per reduir un 30% de les emissions

vinculades al trànsit en un termini de quinze anys. L'objectiu de les parts és treballar conjuntament per aconseguir la reducció d'un 30% de les emissions associades al trànsit viari en el termini de quinze anys, per assolir gradualment els nivells recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS).

El passat 25 de març de 2019 va tenir lloc la segona cimera per a la qualitat de l'aire. En la nota de premsa publicada en la pàgina web del Departament de Territori i Sostenibilitat, es posa de manifest que l'acte va tornar a aplegar, com en la cimera de 2017, representants d'administracions, ens locals i organismes implicats en la reducció de la contaminació, especialment al voltant de Barcelona.

Segons es posa de manifest en la nota de premsa, la declaració reforça el primer gran compromís comú de les diverses administracions al voltant d'uns objectius compartits per garantir la qualitat de l'aire i protegir la salut i el medi ambient. Un compromís que ha començat a donar fruits, ja que se n'ha constatat un alt nivell d'assoliment. Les diverses administracions han determinat que, dos anys després de la primera cimera, s'han establert els mecanismes necessaris per gestionar els episodis ambientals i s'han creat les bases per dur a terme mesures estructurals per combatre la contaminació atmosfèrica a la zona de baixes emissions de les rondes de Barcelona a partir de l'1 de gener de 2020.

També han establert noves mesures per reforçar el pacte i accelerar el procés de reducció de la contaminació atmosfèrica un 30% des de 2017 a tota la conurbació barcelonina.

2.5.2. Taula de la Qualitat de l'Aire al Camp de Tarragona

El març de 2015, fruit d'una resolució del Parlament de Catalunya,⁶ es va crear la Taula Territorial sobre el Camp de Tarragona. Concretament, la resolució es va aprovar en els termes següents:

“[...] El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Crear una taula territorial sobre la qualitat de l'aire i l'impacte de les emissions atmosfèriques procedents de la indústria petroquímica al Camp de Tarragona composta, com a mínim, per representants de l'Administració de la Generalitat del Departament de Territori i Sostenibilitat i del Departament de Salut, del'Administració pública local de l'àmbit afectat, dels estaments universitaris que desenvolupen recerques respecte a aquest tema i de les entitats procedents de la societat civil amb l'objectiu d'intercanviar periòdicament informació sobre aquesta temàtica i sobre els efectes de les dites emissions en la salut de la població i també per representants de les empreses del sector. Aquesta taula s'haurà de reunir de manera constitutiva el primer mes després d'haver-se'n adoptat l'acord de creació. La periodicitat de les reunions la fixarà la mateixa taula i no serà inferior a dues vegades l'any.

b) Donar a conèixer a la població en general els resultats de l'estudi “Avaluació del risc per a la salut per exposició a COV i PAH en l'atmosfera del Camp de Tarragona”.

c) Emprendre les accions necessàries per a reduir els nivells d'1,3 butadiè i benzè, atès que es coneixen les fonts d'emissió i, per tant, les empreses responsables de les emissions d'aquests contaminants a l'atmosfera.

d) Situar punts de control sobre l'1,3 butadiè en llocs representatius dels municipis del Morell, Puigdel·lí i Perafort.

e) Iniciar els treballs que permetin l'aplicació a Catalunya de les legislacions existents en altres països de la Unió Europea que obliguin les entitats d'inspecció a identificar els compostos orgànics volàtils emesos per les activitats (famílies de compostos tòxics, carcinògens, etcètera), estudiant el canvi de model de mínims a un altre en què es disposi de la informació real, i adequar el nivell de control als municipis que tinguin

⁶ Resolució 991/X del Parlament de Catalunya, sobre la qualitat de l'aire al Camp de Tarragona.

les activitats amb un nivell d'emissió potencialment més alt”.

L'objectiu de la Taula és intercanviar informació sobre la qualitat de l'aire i els efectes de les emissions de les indústries químiques en la salut de les persones, adequar la vigilància i la recerca dels efectes en la salut humana dels principals contaminants de la petroquímica i millorar la transparència.

La creació de la Taula va ser una de les demandes principals d'organitzacions i de plataformes ecologistes com ara la Plataforma Cel Net, que reclamaven més transparència, millorar en la gestió de la informació, impulsar estudis sobre la qualitat de l'aire al Camp de Tarragona i adaptar la normativa a uns índexs de qualitat internacionalment reconeguts.

Aquesta taula s'estructura en sessions plenàries periòdiques i tres grups de treball: un sobre la comunicació i transparència en relació amb la qualitat de l'aire al Camp de Tarragona; un segon per estudiar la normativa a escala internacional i el tercer per analitzar la informació de qualitat de l'aire recollida per diferents entitats i sobre els estudis de salut de la població del Camp. Actualment, el segon i el tercer grup treballen de manera conjunta.

Poc després de l'aprovació de la resolució parlamentària esmentada, el Parlament de Catalunya va aprovar una nova resolució⁷ que ampliava l'anterior en aquests termes:

“[...]”

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. Fer extensius els estudis sobre la qualitat de l'aire a les poblacions properes del complex petroquímic i l'entorn metropolità de Tarragona, d'acord amb el que estableix la Taula de sostenibilitat ambiental del Camp de Tarragona.

2. Aplicar mesures per a reduir les emissions localitzades i les difuses dels compostos químics detectats pels estudis que sobrepassen els límits per a assolir els estàndards de qualitat de l'aire, i també incorporar i controlar les dels compostos que encara no figuren en la Xarxa de vigilància de prevenció de la contaminació de la Generalitat.

3. Introduir en els sistemes d'avaluació del Pla de qualitat de l'aire els contaminants actualment inclosos en els programes d'avaluació de la contaminació dels quals es coneixen límits de qualitat en l'àmbit internacional, d'acord amb el que estableix la Taula de sostenibilitat ambiental del Camp de Tarragona.

4. Avançar en la creació d'un equip de control extern i transparent, en què hi hagi la col·laboració dels diversos sectors, que apliqui noves formes de control:

a) Que aposti per la transparència i l'exhaustivitat dels resultats, i que els exposi públicament i de manera continuada.

b) Que estudiï ressituar les estacions de mesura i de control de la Generalitat, tenint en compte, entre altres criteris científics, els criteris exposats en aquest estudi.

5. Investigar els efectes de les emissions de determinats contaminants atmosfèrics sobre la salut de la població al Camp de Tarragona, de la mateixa manera que s'estudien les de l'àrea metropolitana de Barcelona.

6. Garantir que els costos dels futurs controls i anàlisis recaiguin sobre les mateixes empreses que produeixen les emissions, en aplicació del principi “qui contamina paga”.

Malgrat aquestes dues resolucions, algunes de les accions acordades i de què s'ha instat el Govern no es van complir en els mesos posteriors a la seva aprovació. Fruit d'aquests incompliments, el Parlament va

⁷ Resolució 993/X del Parlament de Catalunya, sobre la qualitat de l'aire al Camp de Tarragona.

⁸ Resolució 422/XI del Parlament de Catalunya, sobre la qualitat de l'aire al Camp de Tarragona, i Resolució 80/XI del Parlament de Catalunya, sobre la qualitat de l'aire al Camp de Tarragona.

aprovar dues noves resolucions⁸ sobre aquesta qüestió:

“[...]”

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Establir, en el marc de la Taula de Qualitat de l'Aire, les directrius d'un estudi complet sobre la qualitat de l'aire al Camp de Tarragona; encarregar-lo a una entitat independent o a científics experts, en col·laboració amb les entitats i institucions de la zona; garantir que es dugui a terme durant el 2017, i, posteriorment, adoptar les mesures necessàries per a corregir els possibles dèficits de la qualitat de l'aire.

b) Destinar els recursos econòmics, materials i administratius necessaris per a desenvolupar correctament l'estudi sobre la qualitat de l'aire al Camp de Tarragona.

c) Preveure que a partir del 2018, en el marc del pla de vigilància establert en l'estudi sobre la qualitat de l'aire al Camp de Tarragona, aquests estudis de qualitat de l'aire es facin en continu, i establir els mecanismes perquè el finançament recaigui sobre els productors d'emissions”.

“[...]”

El Parlament de Catalunya insta el Govern a complir les dues resolucions adoptades durant el 2015 relatives a la qualitat de l'aire al Camp de Tarragona i, concretament, a:

a) Fer extensius els estudis sobre la qualitat de l'aire a les poblacions properes al complex petroquímic no incloses en el primer estudi i al polígon Sud, i, com a resultat de les anàlisis i els estudis del grup de treball de la Taula de Qualitat de l'Aire, determinar els compostos i components que cal que la Generalitat mesuri i les accions que cal que proposi per a mitigar aquestes emissions.

b) Implantar un mecanisme de col·laboració econòmica entre la Generalitat, els ajuntaments implicats, la Diputació de Tarragona i les

empreses emissores de contaminants per a fer front als estudis pendents, tant els de concreció del primer estudi com els inicials en el cas del polígon Sud.

c) Garantir que els concursos per a la licitació dels estudis a què fa referència la lletra b es faran durant el primer semestre del 2016.

d) En el marc dels grups de treball i d'estudi de la Taula de Qualitat de l'Aire, analitzar els objectius de qualitat de l'aire que es poden establir amb relació al contaminant 1,3-butadiè i adoptar mesures de mitigació”.

El 19 d'octubre de 2018 va tenir lloc la cinquena sessió de la Taula de Qualitat de l'Aire del Camp de Tarragona, un resum de la qual es pot consultar en la pàgina web del Departament de Territori i Sostenibilitat, en els termes següents: el Departament de Territori i Sostenibilitat va presentar els resultats de les dades de la vigilància de l'aire al Camp de Tarragona durant 2017, que indiquen que tots els contaminants mesurats estan per sota dels valors límit o dels valors objectiu de qualitat i, pel que fa als contaminants no legislats (hidrocarburs aromàtics policíclics i compostos orgànics volàtils), tampoc mostren desviacions respecte a la resta del país. També s'han explicat en detall els avenços en el pla de comunicació de la Taula.

D'altra banda, el Departament de Salut va presentar un estudi sobre avaluació de risc per exposició al benzè al Camp, en què conclou que els valors registrats entre 2005 i 2016 estan dins el rang de valors recomanats per l'OMS.

El Departament de Territori i Sostenibilitat va anunciar que durant el primer trimestre de 2019 es milloraria substancialment l'app aire.cat i, a més, es va incorporar, a petició del territori, la mesura del benzè. Tanmateix, ha recordat que aquesta mesura ja s'està aplicant i que els índexs registrats al Camp de Tarragona són molt per sota del que es considera que pot afectar la salut.

3. DEMANDES CIUTADANES

A continuació, es recullen les principals demandes ciutadanes que hi ha hagut en els darrers temps en aquesta matèria. Aquestes demandes s'han agrupat territorialment en les tres àrees on s'ha focalitzat el conflicte: àrea metropolitana de Barcelona, Camp de Tarragona i plana de Vic.

3.1. ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

En l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, les demandes ciutadanes han estat liderades, sobretot des del febrer de 2015, per la Plataforma per la Qualitat de l'Aire, la qual agrupa una setantena d'organitzacions molt diverses. Les seves demandes estan resumides en el manifest fundacional de la Plataforma.

En el context de la conurbació de Barcelona, les demandes ciutadanes han anat sempre molt lligades al model de mobilitat, en el qual conflueixen el model de turisme, el model de transport privat i el de mercaderies (carretera, ferrocarril, portuari i aeroportuari). Les reclamacions ciutadanes també han posat el focus en la contaminació d'origen industrial a l'entorn de Barcelona.

És per això que, havent passat quatre anys des que es va fundar, es poden entendre complertes algunes de les seves reivindicacions fundacionals, però no es pot afirmar en absolut que totes les seves demandes s'hagin escoltat i s'hagin tingut en compte. De fet, actualment la Plataforma per la Qualitat de l'Aire encara insta l'administració competent a adoptar determinades mesures amb caràcter d'urgència o bé a aturar-ne d'altres de previstes. Alguns exemples de les reclamacions actuals són:

- Aturar la focalització de l'acció política i les mesures en funció només dels episodis de màxima contaminació, sinó també sobre la base de la mitjana. Abaixar les xifres mitjanes de contaminació.
- Crítica a les noves etiquetes ecològiques dels vehicles, ja que no afronten el

problema. En cas de restriccions, els vehicles afectats serien una minoria molt petita.

- Reduir l'aparcament temporal al carrer i pacificar tota la ciutat. Això solucionaria la convivència, que actualment s'ha de produir sovint en un mateix carril entre vehicle motoritzat, bicicleta, patinet, etc. La implementació de peatges per a l'ús diari es veu com una alternativa viable i que donaria resultats.
- Aturar nous creixements del port de Barcelona i de l'aeroport, i també de la ronda Litoral, fins que no es redueixin les mitjanes de contaminació actuals.
- Invertir en transport públic, ja que sovint amb inversions de baix cost es pot generar un impacte molt gran sobre la mobilitat (reorganització de línies, augment d'eficiència i temps de recorregut, revisió tarifària, etc.). Els aparcaments dissuasius no es veuen com una solució, ja que van vinculats de nou al vehicle privat i mai podran absorbir la demanda.
- Discrepància en la política d'autopistes amb vinyeta, ja que, segons el punt de vista de la Plataforma, podria incrementar encara més l'ús d'aquestes vies.
- Desplegament de la Llei de finançament del transport públic.
- Controls de canvi de combustible de creuers, vetllant perquè s'apliqui la normativa i els acords en matèria de contaminació atmosfèrica portuària.
- Adhesió a l'àrea de control d'emissions al mar Mediterrani per limitar la contaminació de l'aire produïda pels vaixells.
- Vigilància i investigació més eficient i directa sobre l'incineradora Tersa.

3.2. CAMP DE TARRAGONA

Al Camp de Tarragona, les demandes ciutadanes han estat liderades sobretot per organitzacions ecologistes com ara la plataforma Cel Net i el GEPEC-EdC. En el cas de Cel Net, creada l'any 2008, va ser

l'organització que va reclamar la creació de les taules de la qualitat de l'aire i, alhora, va impulsar l'aprovació de determinades mocions al Parlament de Catalunya.

Malgrat que algunes de les seves reivindicacions es van tenir en compte, i reconeixen que l'Administració sempre els acostuma atendre, destaquen l'actual ineficàcia de la Taula de la Qualitat de l'Aire del Camp de Tarragona, ja que els acords que s'hi prenen no s'estan duent a la pràctica. Alguns d'aquests acords són, per exemple, la realització d'un estudi complet sobre contaminants a l'entorn dels polígons químics nord i sud de Tarragona. Tot i que la Taula va fer diverses propostes de continguts i estructura d'aquests estudis, i també va fer una diagnosi sobre la situació del marc legal, a la pràctica, segons afirma Cel Net, no s'ha desplegat res. És per aquest motiu que Cel Net va deixar d'assistir a les convocatòries de la Taula de la Qualitat de l'Aire del Camp de Tarragona.

En el cas de la indústria química del Camp de Tarragona, les organitzacions denuncien la manca de transparència de les dades internes d'emissions de la mateixa indústria. Així mateix, denuncien que les administracions públiques no han d'actuar només a remolc d'un incident, sinó de manera global i continuada.

3.3. PLANA DE VIC

A causa de la contaminació de l'àrea metropolitana de Barcelona, determinades zones de Catalunya pateixen contaminació

per la generació d'ozó troposfèric. Un dels territoris més afectats és la plana de Vic.

En aquest àmbit, entitats com ara el Grup de Defensa del Ter han estat alguna de les organitzacions que han canalitzat les demandes ciutadanes perquè es posi solució a la problemàtica. Segons l'entitat, l'Administració hauria de treballar més activament per mitigar les emissions que, posteriorment, ocasionaran l'ozó. Per tant, demanen que es focalitzi l'esforç a reduir dràsticament les emissions de l'entorn de Barcelona.

Per aquest motiu, insten a fer canvis estructurals per a una mobilitat menys contaminant. El canvi al cotxe elèctric no té cap sentit sense unes fonts d'energia renovables. En aquest sentit, reclamen una aposta per un transport públic de qualitat.

El 40% de la contaminació per ozó que arriba a Osona prové de les centrals tèrmiques de l'àrea metropolitana. És per aquest motiu que les entitats del territori demanen que s'apliquin les mesures necessàries per filtrar els òxids de nitrogen, per exemple amb filtres d'urea.

Finalment, una de les mesures que es reclamen des d'Osona és que les restriccions de trànsit en cas d'episodi a l'àrea metropolitana de Barcelona s'apliquin abans de l'episodi, ja que la contaminació inicial no regulada també arriba a la comarca.

4. FULL DE RUTA PER A LA MILLORA DE LA QUALITAT DE L'AIRE A CATALUNYA

4.1. ANÀLISI DAFO DE LA SITUACIÓ ACTUAL

Debilitats

1. Existència d'un veritable buit de control respecte a determinats compostos, majoritàriament orgànics volàtils i semivolàtils.

D'acord amb això, hi ha una escassa efectivitat de les directives europees, ja que no preveuen el control de determinats compostos, de manera que Catalunya no disposa de legislació que exigeixi el compliment d'uns límits concrets per a compostos individuals.

Ni les directives europees –ni, per tant, la normativa catalana– no regulen gran quantitat de contaminants existents en àrees urbanes com Barcelona o àrees industrials com ara Tarragona, que causen un greu impacte en la salut humana i en el medi ambient. I sense la regulació es fa complicat millorar la qualitat de l'aire en aquestes zones.

2. Manca d'informació i falta de transparència davant de la població catalana en matèria de qualitat de l'aire.

El fet que la ciutadania no tingui accés a tota la informació relativa a la qualitat de l'aire suposa no només la vulneració del seu dret a aquest accés, sinó també facilitar a l'Administració l'incompliment de la normativa en aquesta matèria. Si la mateixa ciutadania no coneix la qualitat de l'aire, tampoc no pot dur a terme la presentació de demandes contra les possibles infraccions que es produeixin.

3. Alts nivells de contaminació de l'aire a Barcelona, lluny dels límits permesos.

Segons les dades que aporta la Comissió Europea, els habitants de ciutats com ara Barcelona pateixen des de l'any 2005

nivells de PM_{10} i NO_2 excessius que superen els límits establerts en la Directiva europea de qualitat de l'aire, la qual, des que va entrar en vigor, ha estat incomplerta per Espanya. Aquest incompliment sistemàtic durant gairebé una dècada mostra la falta de compromís d'Espanya i dels seus ajuntaments a l'hora de complir el contingut de la directiva europea esmentada i de reduir la contaminació de l'aire.

Fortaleses

1. Mesures estructurals que aplica l'Ajuntament de Barcelona amb la finalitat de lluitar contra la contaminació de l'aire.

El fet que l'Ajuntament de Barcelona hagi donat una resposta tan positiva davant la possible imposició d'una sanció a Espanya, mitjançant l'adopció de les mesures estructurals esmentades, mostra que el consistori ha adoptat una posició més compromesa en la lluita contra la contaminació de l'aire.

2. Tendència cap a un major control, mitjançant la realització d'inspeccions ambientals integrades a Catalunya, de les accions potencialment contaminants i que han estat objecte dels processos d'avaluació ambiental corresponents.

Aquests controls periòdics influeixen molt positivament en la millora de la qualitat de l'aire, ja que les activitats amb gran capacitat contaminant seran examinades de manera continuada.

3. L'adopció d'un protocol en casos d'episodi ambiental de contaminació obligarà la Generalitat de Catalunya, que és la responsable d'activar-los o desactivar-los, a mantenir un control continuat dels nivells de contaminació atmosfèrica de tota la ciutat de Barcelona.

Aquesta supervisió continuada té com a conseqüència que la mateixa Generalitat serà en tot moment coneixedora de la situació de l'aire a la ciutat i podrà decidir, d'acord amb això, la presa de determinades actuacions que promoguin la millora de la qualitat de l'aire en cas que sigui necessari.

Amenaces

1. La flexibilitat i la permissivitat demostrada per la Comissió Europea envers Espanya, ja que, malgrat conèixer l'incompliment de les directives europees en matèria de qualitat de l'aire, no ha dut Espanya davant la justícia.

La tolerància que ha mostrat la Comissió Europea en situacions com l'assenyalada pot influir de manera negativa en àrees com ara Barcelona, ja que mostra la possibilitat que tenen els ajuntaments i altres administracions públiques (com ara l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Departament de Territori i Sostenibilitat, Port de Barcelona, etc.) de no complir la normativa en matèria de qualitat de l'aire, sense que els recaigui cap responsabilitat ni sanció de cap tipus per aquests fets, la qual cosa dificulta el compromís d'aquestes administracions a l'hora d'adoptar decisions que millorin la qualitat de l'aire.

2. Inexistència de mesures dirigides de manera directa a controlar les emissions provinents del sector industrial i del sector portuari.

Aquests sectors són els que provoquen més contaminació de l'aire a l'àrea de Barcelona, però com que no s'han aprovat accions aplicables directament a les activitats relacionades amb els dos sectors fins ara, hi ha una propensió a no controlar ni limitar les emissions d'aquest tipus d'activitats, de manera que s'impedeix que hi hagi una veritable millora en la qualitat de l'aire.

Oportunitats

1. El gran interès i la importància que atorga la Unió Europea a la protecció de la salut humana i al medi ambient, que es veu plasmada per la preocupació per la qualitat de l'aire en nombrosos informes, expedients i textos legals.

Això té com a conseqüència que ciutats com ara Barcelona i la seva àrea metropolitana es vegin condicionades a adoptar mesures d'acord amb les decisions preses pels diferents organismes comunitaris en matèria de lluita contra la contaminació de l'aire.

2. Gairebé tota la normativa internacional, europea, estatal i catalana encarregada de regular la contaminació o la qualitat de l'aire s'ha estat aprovant des de fa aproximadament vint anys fins a l'actualitat.

Això mostra d'una manera clara la tendència a normativitzar, cada vegada d'una manera més restrictiva, totes les activitats que poden suposar, o suposen, un perjudici a la qualitat de l'aire. Aquesta normativa, doncs, recull la necessitat que millori aquesta qualitat.

Per això, a causa de l'evolució d'aquesta regulació, és possible afirmar l'existència d'una tendència cap a l'augment d'aquestes restriccions i cap a la major protecció de la salut de les persones i del medi ambient pel que fa a la qualitat de l'aire.

3. Creixent preocupació de la ciutadania per la qualitat de l'aire.

En aquest sentit, s'està produint un augment en les demandes i reivindicacions ciutadanes en relació amb diverses qüestions com la mobilitat sostenible i saludable de persones i mercaderies, la gestió sostenible de ports i aeroports, la indústria i obra pública neta, i la campanya comunicativa i educativa. Així doncs, aquesta pressió ciutadana pot accelerar l'aprovació de mesures que tinguin com a finalitat la millora de la qualitat de l'aire.

4. Augment de la consciència de l'esfera política a l'hora de garantir el dret de la ciutadania a la informació sobre la qualitat de l'aire.

Aquesta oportunitat es pot veure des de dues perspectives diferents. En primer lloc, el fet que la ciutadania tingui accés a la informació relacionada amb la qualitat de l'aire en la seva ciutat respecta i garanteix íntegrament el seu dret a la informació ambiental.

En segon lloc, obliga l'Administració a tenir actualitzada la informació relativa a la qualitat de l'aire i a complir les obligacions que són aplicables en aquesta matèria.

Així mateix, el fet que l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona o el Departament de Territori i Sostenibilitat facilitin aquesta informació a la ciutadania és una mostra del compromís que s'està adquirint en la lluita contra la contaminació atmosfèrica.

5. La supervisió que actualment duu a terme la Comissió Europea respecte a l'aplicació i l'eficàcia de les mesures adoptades per l'Estat en relació amb la qualitat de l'aire.

El constant control a què està sotmesa Espanya i els ajuntaments d'aquestes ciutats que presenten nivells més alts de PM_{10} i NO_2 condiciona de manera directa les administracions públiques a complir i a aplicar de manera eficaç totes les mesures o accions que s'han presentat davant la Comissió Europea amb el compromís de dur-les a terme en un termini determinat.

Per tant, aquest control de Brussel·les obliga d'una manera directa l'Ajuntament de Barcelona i altres administracions públiques a complir les mesures adoptades i les obligacions establertes en la normativa aplicable, la qual cosa hauria de suposar que s'aconseguís més ràpidament una bona qualitat de l'aire.

6. Més participació de la societat civil organitzada en la presa de decisions en matèria de qualitat de l'aire.

Així, són diverses les entitats o organitzacions que s'encarreguen de canalitzar les demandes ciutadanes amb l'objectiu de posar fi a diverses problemàtiques relacionades amb la qualitat de l'aire a Catalunya.

7. Els nombrosos expedients i alertes i l'últimàtum que ha posat en marxa la Comissió Europea contra Espanya per la mala qualitat de l'aire en diverses zones del país, entre les quals hi ha Barcelona, serveix d'impuls perquè ajuntaments com el de Barcelona, però també l'Àrea Metropolitana de Barcelona, el Departament de Territori i Sostenibilitat i l'Estat, entre d'altres, es vegin obligats a adoptar mesures eficaces

per posar fi a la contaminació de l'aire que presenta la ciutat i a complir les obligacions que contenen les diverses directives europees en aquesta matèria.

4.2. PRINCIPALS NECESSITATS QUE HAN DE COBRIR ELS PODERS PÚBLICS

Després de tot això, és evident que hi ha una sèrie de necessitats que cal que cobreixin els poders públics amb relació a la qualitat de l'aire. Si bé es pot afirmar que sí que hi ha una acció pública específica en aquesta matèria, la percepció ciutadana indica que no és suficient. A més, amb els nivells de contaminació que s'estan assolint, sumats als dèficits que encara tenen determinades mesures per fer-hi front, és prou necessari plantejar nous reptes:

- Cal abordar la implementació de mesures que vagin més enllà de les restriccions de trànsit a les grans ciutats. Mesures encaminades a l'afavoriment del transport públic: redistribució de línies, habilitació de carrils especials, millora de la intermodalitat, bonificació de tarifes, etc.
- L'Administració hauria d'integrar, d'agrupar i de facilitar la comprensió de la informació ambiental respecte de la qualitat de l'aire. En aquest sentit, es fa necessari que les persones disposin de la informació sobre emissions i immissions al seu entorn i en temps real. Alhora, cal que l'Administració es comprometi amb l'anàlisi a fons de tota la tipologia de contaminants que s'emeten, en especial en el sector industrial, i avaluar-ne l'impacte real sobre la salut de les persones.
- Cal que els espais de participació com ara la Taula de la Qualitat de l'Aire es reformulin perquè esdevinguin espais reals de participació i governança, i no mers espais d'informació unidireccionals.
- Cal adaptar la normativa catalana als estàndards internacionals de qualitat de l'aire, i regular tot el ventall de contaminants que emet el sector industrial a Catalunya i el sector de la mobilitat (portuària, aeroportuària i viària).
- Cal que el sistema d'alertes de qualitat de l'aire tingui en compte la contaminació

per ozó a territoris adjacents a l'àrea metropolitana de Barcelona, avançant, si cal, els terminis d'activació de les restriccions.

- El sector portuari i del transport marítim hauria d'adaptar, de manera urgent, els seus sistemes de posada en marxa i aturada

de motors, alimentació elèctrica portuària i reducció de les emissions en general. En aquest sentit, es fa del tot necessària l'adhesió dels ports de Catalunya a l'Àrea de Control d'Emissions al mar Mediterrani, que actualment ja hi ha al nord d'Europa, però encara no al Mediterrani.

5. ACTUACIONS DESTACADES DEL SÍNDIC AMB RELACIÓ A LA CONTAMINACIÓ DE L'AIRE

En aquests últims anys, el Síndic ha dut a terme diverses actuacions i ha emès resolucions sobre aspectes relatius a la contaminació de l'aire que cal destacar en aquest informe.

5.1. EXTRACTE DE L'ACTUACIÓ D'OFICI SOBRE LA CONTAMINACIÓ DE L'AIRE A BARCELONA I LA SEVA ÀREA METROPOLITANA NÚM. AO-00139/2018

“[...] Així mateix, l'article 24 de la Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic, especifica que les mesures que s'adoptin en matèria de transports i mobilitat han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. Concretament, han d'anar encaminades a:

La racionalització de la demanda de mobilitat i transport privat tant de mercaderies com de persones per optimitzar el conjunt de la xarxa d'infraestructures de transport públic mitjançant l'adopció d'instruments de gestió, informació i foment del transport públic.

La creació de les condicions tècniques i de gestió que facilitin la integració i la intermodalitat dels diversos modes de transport, potenciant els modes amb una menor intensitat en l'ús de combustibles fòssils.

El foment de la gratuïtat de les zones d'aparcament per als vehicles que utilitzen energies renovables fins que no siguin el 80% del total del parc mòbil.

Cal remarcar la vigència d'aquesta llei, especialment després que el Tribunal Constitucional acordés l'aixecament de la

suspensió de tots els preceptes impugnats, excepte de l'article 19.4, per mitjà de la interlocutòria de 21 de març de 2018 emesa en el recurs d'inconstitucionalitat núm. 5334-2017, promogut pel Govern de l'Estat.

En definitiva, ha de ser objectiu de tothom, administracions i ciutadania, aconseguir viure en un entorn saludable i respirar un aire pur, reduir la contaminació i contribuir activament a assolir aquest repte.

D'acord amb l'informe emès per la Comissió Europea, en data 17 de maig de 2018, *Una Europa que protegeix: Aire pur per a tots*,⁹ si bé la qualitat de l'aire ha millorat en la Unió Europea al llarg de les últimes dècades, la majoria dels estats membres continuen incomplint les normes de qualitat de l'aire en detriment de la qualitat de vida dels ciutadans de la UE, situació especialment greu en zones urbanes.

L'informe esmentat de la Comissió Europea destaca que les principals fonts de contaminació de l'aire són els bucs, els vehicles i els sectors de l'energia i de la indústria, per bé que el sector del transport és el que més contribueix a les emissions d'òxid de nitrogen i també, de manera significativa, a les emissions de les partícules.

El problema principal de contaminació a l'àrea metropolitana de Barcelona és el diòxid de nitrogen (NO₂), que supera el límit de mitjana anual que fixa la Unió Europea. I el 80% de l'NO₂ del trànsit prové dels vehicles dièsel.

En l'àmbit europeu, cal destacar que, en el cas del diòxid de nitrogen, el valor límit anual és àmpliament superat a tot Europa i se n'han registrat casos (almenys en una estació de control) en un total de 22 dels 28 estats membres, per la qual cosa s'ha incoat un procediment per incompliment per superació persistent dels nivells de diòxid de nitrogen contra 13 estats membres, entre els quals hi ha Espanya.

En el cas de les partícules, s'han superat els valors en grans zones d'Europa, i en 19 dels 28 estats membres s'han registrat

⁹ Comunicació de la Comissió Europea al Parlament Europeu, al Consell, al Comitè Econòmic i Social Europeu i al Comitè de les Regions.

vulneracions dels límits (almenys en una estació de control). Espanya també consta entre els 16 estats membres contra els quals la Comissió Europea ha incoat procediments d'infracció perquè supera de forma persistent els nivells de partícules.

L'Agència Europea de Medi Ambient estima que un 7% dels ciutadans de ciutats de la Unió Europea viuen en àrees on la contaminació per NO₂ està danyant la seva salut, la qual cosa resulta en 68.000 morts prematures l'any.

Accions de les administracions en matèria de contaminació atmosfèrica

Cal partir de la premissa que qualsevol decisió que adoptin les administracions que tingui com a objectiu restringir la circulació de vehicles de ben segur que serà impopular per a alguns i tindrà detractors d'alguns sectors o de part de la població. Ara bé, aquesta circumstància no pot dissuadir de prendre mesures per fer front a la contaminació de l'aire, les quals acabaran donant resultats a mitjà termini i beneficiant a tothom.

Per a l'estudi d'aquesta qüestió, l'Ajuntament de Barcelona va facilitar a la institució la informació relativa al Pla de millora de la qualitat de l'aire de Barcelona, en el qual consten les mesures que ja s'han implementat en àmbits molt diferenciats, atesa la transversalitat de les fonts emissores.

Per la seva banda, el Departament de Territori i Sostenibilitat va informar la institució sobre les mesures que s'estan adoptant en el marc del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire. En concret, va informar de la Taula de Qualitat de l'Aire de la Conurbació de Barcelona, que es va constituir el 19 d'octubre de 2015 com a òrgan transversal en què treballen conjuntament tots els sectors, agents socials, institucions, organismes públics i privats implicats o interessats en la reducció de la contaminació de l'aire d'aquesta àrea.

En data 6 de març de 2017 es va fer una cimera per a la qualitat de l'aire en la qual la

Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), la Diputació de Barcelona i els representants locals dels 40 municipis de la zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric van acordar els compromisos per reduir un 30% de les emissions vinculades al trànsit en un termini de 15 anys. L'objectiu de les parts és treballar conjuntament per aconseguir la reducció d'un 30% de les emissions associades al trànsit viari en el termini de 15 anys, per assolir gradualment els nivells recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS).

Les emissions de contaminants atmosfèrics són la causa mediambiental més significativa de mort prematura de la UE i provoquen malalties respiratòries, importants costos sanitaris i pèrdua de dies de feina. Les dades més recents indiquen que tres contaminants de l'aire per si sols (PM_{2,5}, NO₂ i NO₃) són responsables de 400.000 morts prematures l'any a la UE, incloses al voltant de 70.000 directament vinculades al diòxid de nitrogen (NO₂). El transport urbà també és una de les raons per les quals moltes zones incompleixen els límits de contaminació atmosfèrica.¹⁰

Amb relació al nexxe directe existent entre la contaminació atmosfèrica i la salut, són interessants els estudis fets per ISGlobal (Barcelona Institute for Global Health) i la institució CERCA (Centres de Recerca de Catalunya), que han treballat exhaustivament l'afectació directa a la salut de la contaminació de l'aire.

A l'àrea metropolitana de Barcelona és el diòxid de nitrogen NO₂ el que supera el límit de mitjana anual que fixa la Unió Europea, i el 80% de l'NO₂ del trànsit prové dels vehicles dièsel. Per complir la normativa europea, cal reduir el 30% dels vehicles segons estableix el Pla de mobilitat urbana (PMU) 2013-2018. Per protegir la salut, aquesta reducció hauria de ser del 50%.¹¹

[...]

També cal destacar les accions que està adoptant l'Autoritat Portuària de Barcelona per contribuir a la millora de la qualitat de

¹⁰ Font: Acció de la UE per frenar la contaminació causada pels vehicles: preguntes i respostes. Comissió Europea.

l'aire. En concret, les iniciatives que pretenen incidir en aquestes fonts i que estan recollides en el Pla de millora de la qualitat de l'aire del port de Barcelona, dissenyat per la mateixa Autoritat Portuària són: bonificacions per als vaixells més nets, l'ús de gas natural com a combustible alternatiu i l'electrificació, actuacions en les emissions relacionades amb la mobilitat i la maquinària industrial (gasificació de la maquinària i electrificació de la flota interna de vehicles i el desplegament de fonts de càrrega), etc.

Tant l'Organització Marítima Internacional com la UE volen vaixells amb menys emissions i amb una reducció important dels contaminants més perillosos per a la salut, tant durant la navegació com a port. Tanmateix, es tracta de processos lents perquè moltes d'aquestes reduccions es faran als nous vaixells, de manera que fins que no es vagin renovant les unitats existents no se'n veuran els resultats.

No obstant això, no es pot oblidar que cal una implicació de la ciutadania per poder assolir els objectius marcats. Tot i haver-hi més consciència per part de la població dels efectes nocius que té per a la salut la contaminació de l'aire i, del fet que cal abandonar l'ús del vehicle privat com a mitjà de transport habitual i buscar els transports alternatius, això encara no es tradueix en l'abandonament del vehicle a favor d'altres transports. Cal tenir present que de vegades la voluntat de fer-ho no va acompanyada de la possibilitat real. Certament, és més fàcil fer-ho en una ciutat com Barcelona, amb una àmplia oferta de mitjans de transport, que en municipis de l'àrea metropolitana més petits i que no ofereixen tantes alternatives de transport.

Normativa per prevenir contaminació per emissions

Normativa Euro

L'any 1998 la Unió Europea va establir una norma que limitava les emissions contaminants dels vehicles (turismes,

furgonetes, vehicles pesants), anomenada Euro 0, i des d'aquell moment tots els vehicles venuts a Europa estaven obligats a complir aquesta norma d'emissions. A la Unió Europea s'aplica la normativa referent als límits màxims d'emissions contaminants que surten pel tub d'escapament dels vehicles. Aquesta norma ha anat evolucionant i cada vegada és més severa. Des de l'any 1998 s'han succeït les normes Euro 1, 2, 3, 4, 5 i l'actual Euro 6.

Des de l'any 2014, la norma que s'aplica és l'Euro 6 en turismes i l'Euro VI en vehicles pesants, i se separen els límits de les emissions dels vehicles de gasolina i dièsel.

Els contaminants que es controlen en les normes Euro són els potencialment perillosos per a la salut de les persones: òxids de nitrogen, monòxid de carboni, la part del carburant mal cremat (hidrocarburs incremats) i les partícules.

El sector del transport és el que més contribueix a les emissions contaminants i, per tant, les mesures per reduir aquestes emissions s'han de centrar en millores tècniques, amb un canvi de conductes o de gestió de la demanda, i optar per invertir en combustibles alternatius. Tot això, sense oblidar el transport públic com a mitjà de transport més sostenible, juntament amb la bicicleta.

Programes i plans d'abast europeu i nacionals

El programa "Aire pur per a Europa", de l'any 2013, fixava objectius per als anys 2020 i 2030 per aconseguir el ple respecte a les normes de qualitat de l'aire vigents a la Unió Europea. D'acord amb l'informe esmentat anteriorment, elaborat per la Comissió Europea, *Una Europa que protegeix: Aire pur per a tots*, els esforços que desplega la UE se sustenten en tres grans pilars, que són:

1. Normes de qualitat de l'aire ambient que estableixen les directives sobre la qualitat de l'aire ambient per a l'ozó troposfèric, les

¹¹ Font: Informe Menys Cotxes, Més Salut. Plataforma per la Qualitat de l'Aire amb el Suport del projecte CAPTOR (Programa Horitzó 2020 de la Unió Europea).

partícules, els òxids de nitrogen, els metalls pesats perillosos i altres contaminants.

2. Objectius nacionals de reducció d'emissions establerts en la Directiva sobre sostres nacionals d'emissions per als contaminants atmosfèrics transfronterers més importants: òxids de sofre, òxids de nitrogen, amoníac, compostos orgànics volàtils i partícules. Els estats membres han d'elaborar programes nacionals de control de la contaminació atmosfèrica d'aquí a l'any 2019, amb la finalitat de complir els compromisos de reducció de les emissions.

3. Normes sobre les emissions de les principals fonts de contaminació (bucs, vehicles, energia i indústria).

D'altra banda, en l'àmbit estatal, hi ha el Pla nacional de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera 2013-2016 (Pla Aire), que té la seva continuïtat amb el Pla Aire II 2017-2019, al qual també donarà continuïtat el programa nacional de control de la contaminació atmosfèrica que s'ha d'elaborar en el marc de la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlament Europeu i del Consell de 14 de desembre de 2016, relativa a la reducció de les emissions nacionals de determinats contaminants atmosfèrics, per la qual es modifica la Directiva 2003/35/CE i es deroga la Directiva 2001/81/CE.

El Pla Aire estableix que tant les partícules com el diòxid de nitrogen tenen com a principal font d'emissió el trànsit rodat a les grans ciutats i proposa la classificació dels vehicles en funció dels nivells de contaminació que emeten. La classificació del parc té com a objectiu discriminar positivament els vehicles més respectuosos amb el medi ambient i ser un instrument eficaç en polítiques municipals, tant restrictives del trànsit en episodis d'alta contaminació, com de promoció de noves tecnologies a través dels beneficis fiscals o relatius a la mobilitat i el medi ambient.

Així, la Resolució de la Direcció General de Trànsit (DGT) de 13 d'abril de 2016 recull la classificació del parc de vehicles corresponent al 50% més net (aprox. 16 milions). Es tracta d'un adhesiu que permet identificar visualment els vehicles que emeten menys contaminants a l'atmosfera. En realitat, és la transposició, a través

d'una simbologia plasmada en una etiqueta, de la classificació de tots els vehicles en funció de la contaminació que emeten, segons figura en el Registre de vehicles de la DGT en funció de les emissions.

És per aquest motiu que la DGT ha enviat als titulars dels vehicles classificats com a ECO, C i B els distintius ambientals. L'etiqueta permet discriminar positivament els vehicles més respectuosos amb el medi ambient, gestionar la mobilitat a les zones de baixes emissions de les aglomeracions urbanes, i aplicar les restriccions de trànsit en cas d'episodis ambientals de contaminació. És a dir, permet identificar visualment els vehicles que poden circular encara que hi hagi restriccions de circulació per motius ambientals. Els vehicles més antics i contaminants no poden obtenir el distintiu ambiental.

Per la seva banda, el Departament de Territori i Sostenibilitat va publicar l'Anuari 2017 sobre la qualitat de l'aire a Catalunya. En aquest estudi, es presenten les dades dels resultats de l'avaluació de la qualitat de l'aire que s'ha fet segons les dades obtingudes a Catalunya durant l'any 2017 i els criteris de la normativa actualment vigent

Tornant de nou al paquet de mesures previstes en el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, acordat el mes de març de 2017, i de les quals els mitjans de comunicació van fer una àmplia difusió, cal destacar les següents:

La prohibició de circular per tot l'Àmbit-40 als vehicles més antics. En concret, a partir de l'1 de gener de 2019, i excepte cap de setmana i festius, no poden circular:

- 1- Furgonetes (N1) anteriors a Euro 1.
- 2- Turismes (M1) Euro 1 i anteriors a Euro 1.

És a dir, vehicles matriculats abans de l'1 de gener de 1997 i furgonetes amb matriculació abans de l'1 d'octubre de 1994.

En cas d'episodi ambiental declarat per la Generalitat de Catalunya, a partir del passat 1 de desembre de 2017, la Generalitat

de Catalunya, a les vies de la seva competència i en l'Àmbit-40, restringirà la circulació dels vehicles següents:

- 1- Furgonetes (N1) anteriors a Euro 1.
- 2- Turismes (M1) Euro 1 i anteriors a Euro 1.

Així, tant de forma estructural com en cas d'episodis ambientals, localment es podran aplicar limitacions més estrictes en funció de les necessitats de cada municipi mitjançant la implantació de zones urbanes d'atmosfera protegida a l'interior de les ciutats, d'una zona de baixes emissions urbanes a l'interior de les rondes de Barcelona i d'una zona metropolitana de baixes emissions.

En el cas de Barcelona, les restriccions de circulació dins la zona de baixes emissions de l'àmbit de les rondes s'apliquen des del passat mes de desembre de 2017, i en cas d'episodi de contaminació per NO₂, laborables de dilluns a divendres, de 7.00 a 20.00 hores. En anys posteriors les restriccions s'aniran ampliant progressivament fins a esdevenir permanents a partir del 2020. Així, els turismes més contaminants no poden circular dins la zona de baixes emissions de les rondes de Barcelona.

Inicialment, la restricció va afectar turismes sense etiqueta DGT i furgonetes anteriors a Euro1. Durant el 2017 en van quedar exempts les motos, els camions, els autocars, els autobusos i les furgonetes Euro 1, Euro 2 i Euro3. Queden exempts d'aquesta restricció de manera permanent els vehicles de persones amb mobilitat reduïda, els serveis d'emergències (policia, bombers, ambulàncies) i els serveis essencials (mèdic, funerari).

La zona de baixes emissions de Barcelona se centra en el terme municipal de Barcelona, excepte el barri de Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes, i la Zona Franca Industrial. També engloba àmbits dels municipis circumdants de Sant Adrià de Besòs, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat i Cornellà de Llobregat.

La mesura afecta els turismes que no disposin de les etiquetes ambientals Zero, Eco, C i B de la DGT, és a dir, els vehicles

que siguin de benzina anteriors a l'any 2000 (anteriors Euro 3) i els dièsel anteriors al 2006 (anteriors Euro 4). Durant l'hivern i la primavera 2017-2018 es fa una exempció temporal de les furgonetes (Euro 1 a Euro 4) i només es restringeix el trànsit a les furgonetes anteriors a Euro 1 (anteriors al 1997). A partir de l'1 de desembre de 2018, les motos sense etiqueta ambiental de la DGT no poden circular per Barcelona durant els episodis de contaminació, com va acordar el passat mes de novembre de 2018 el Consell de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). En concret, les restriccions de circulació a la zona de baixes emissions s'aplicaran a les motos i als ciclomotors anteriors a Euro 2, que corresponen majoritàriament als matriculats abans del 2003.

[...]

Des de setembre de 2017, els nous vehicles lleugers han de superar, a efectes d'homologació, un nou procediment de prova en laboratori que reflecteix millor les condicions reals de conducció, es tracta del procediment d'assaig de vehicles lleugers harmonitzat mundialment (WLTP).

La introducció del procediment d'assaig de les emissions en condicions reals de conducció serveix per reforçar encara més les normes, ja que controlarà les emissions de NO_x i de partícules ultrafines dels vehicles que circulen, i reduirà significativament l'actual discrepància entre les emissions mesurades en condicions reals de conducció i els mesuraments en un laboratori.

A Espanya, el 8 de novembre de 2017 es va publicar en el BOE el Reial decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel qual es regula la inspecció tècnica de vehicles i que va entrar en vigor el passat 20 de maig de 2018. Aquesta norma pretén adaptar alguns aspectes de la normativa de la ITV a la normativa europea, en concret, la Directiva 2014/45/UE, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles de motor i dels seus remolcs, i per la qual es deroga la Directiva 2009/40/CE a partir de la seva entrada en vigor.

Tanmateix, entre els nous canvis de la ITV no s'inclou, de moment, el control de les

emissions d'òxid de nitrogen, ja que cal que l'Administració els reculli en el Manual de procediment d'inspecció. Sí que es continuarà controlant el monòxid de carboni. Les ITV han de continuar fent un control de les partícules en vehicles dièsel i el CO en els de benzina.

De fet, la Directiva europea no ha establert normes per controlar el tipus d'emissions NO_x , i correspon a cada estat membre decidir com i quan incorporar-ho a la inspecció tècnica. En concret, la norma estableix:

'Durant les últimes dues dècades s'han reforçat contínuament els requisits en matèria d'emissions dels vehicles amb vista a la seva homologació. No obstant això, la qualitat de l'aire no ha millorat tant com s'havia previst arran de la imposició d'unes normes més restrictives sobre emissions dels vehicles, especialment pel que fa als òxids de nitrogen (NO_x) i les partícules fines. S'han d'examinar atentament les possibilitats de millorar els cicles d'assaig per adequar-los a les condicions normals en carretera, amb vista a desenvolupar futures solucions, inclòs l'establiment de mètodes d'assaig per al mesurament dels nivells de NO_x i dels valors límit per les emissions de NO_x .

[...]

Mesures adoptades

Les restriccions temporals de circulació que s'han imposat als vehicles en funció de la seva antiguitat no són les úniques mesures que han adoptat les administracions. També se n'han adoptat d'altres, com ara:

1. Les zones de baixes emissions. És l'àrea on es limita l'accés dels vehicles en funció de les seves emissions contaminants. Es tracta d'una mesura adoptada en moltes ciutats europees: Lisboa, Londres, Atenes, Milà, Torí, Estocolm, Berlín, París, Roma, etc.
2. La incorporació dels carrils VAO (vehicles d'alta ocupació) per promoure el transport públic i la mobilitat sostenible, i també per reduir les congestions de l'autopista del

Vallès (C-58 entre Ripollet i l'avinguda Meridiana). Disposa de dos carrils, un per a cada sentit, pels quals poden circular a una velocitat màxima de 90 km/h autobusos, vehicles turismes o mixtos adaptables amb dos ocupants o més, vehicles ecològics, motocicletes i vehicles per a persones amb mobilitat reduïda.

Tal com preveu el Pla de transports de viatgers de Catalunya 2020, aprovat definitivament per Acord de Govern de 7 de març de 2017, entre les mesures per millorar la qualitat de l'aire hi ha la implantació de carrils bus-VAO de baix cost (amb marques viàries) a la B-23, a la C-31 Nord i a la C-245, i també en altres carrils bus a desenvolupar en el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.

3. El sistema de velocitat variable en diversos accessos a la ciutat de Barcelona. Es tracta d'un sistema de control dinàmic de la velocitat que permet modificar el límit de velocitat, sempre a la baixa respecte al màxim establert, a través d'uns panells lluminosos, en funció de les situacions de congestió, de possibles incidències de seguretat viària, de les condicions de contaminació i de les inclemències meteorològiques.

A banda d'aquestes mesures, i amb vista a la mobilitat, caldria promoure l'ús dels vehicles híbrids i elèctrics, a banda de potenciar l'ús de la bicicleta i del cotxe compartit (*car pooling*).

[...]

L'Ajuntament de Barcelona també és l'impulsor de la Plataforma LIVE (Logística per a la Implementació del Vehicle Elèctric), la qual té com a objectiu promoure la mobilitat amb vehicles d'energies alternatives. L'esmentada entitat ha fet estudis de viabilitat de models de negoci en flotes, auditories de punts de recàrrega per comprovar-nel'estat, l'ús i l'operativitat, i ha elaborat una guia amb les recomanacions d'accions municipals d'impuls a la mobilitat eficient i de baixes emissions.

Les xifres d'introducció dels vehicles elèctrics han fet que es renovi el conveni

de la Plataforma Live amb l'Administració. Barcelona i Catalunya lideren el nombre de matriculacions de vehicles elèctrics a tot l'Estat espanyol. En concret, a Barcelona, la quota de matriculacions de vehicles elèctrics és de 15 vehicles per cada 100 noves matriculacions, i multiplica en sis la mitjana estatal. Barcelona també és la ciutat més densa pel que fa als punts de recàrrega ràpida, un punt de recàrrega ràpida, públic i gratuït a menys de cada dos quilòmetres. Barcelona també és la ciutat europea amb més motos elèctriques. Per això, disposa de 150 punts de recàrrega exclusius per a aquests tipus de vehicles i dos projectes innovadors de moto elèctrica compartida.¹²

Conclusions

1. Totes les persones tenen dret a viure en un medi equilibrat, sostenible i respectuós amb la salut, d'acord amb els estàndards i els nivells de protecció que determinen les lleis.
2. L'objectiu de les accions que estan introduint les administracions des de fa temps és la millora de la qualitat de l'aire i, en definitiva, de la qualitat de vida de les persones.
3. És necessària una política de transport públic de qualitat per reduir el parc circulatori de vehicles privats. Garantir la regularitat en el transport és la condició necessària per a la reducció del parc circulatori de vehicles, ja que si bé les polítiques destinades a la renovació del parc de vehicles poden aconseguir reduir la contaminació, en cap cas és la solució.
4. Caldria desincentivar la compra de vehicles dièsel i apostar per altres tipus de combustibles. Els estudis demostren que aquests tipus de vehicles són més contaminants, per la qual cosa s'haurien d'evitar les exempcions globals dels Euro 6, i només permetre la circulació de vehicles que compleixin el *real driving emissions* (RDE), que vol dir "emissions en condicions reals de conducció".

Recomanacions

L'objectiu de les administracions és fer polítiques públiques que permetin assolir la contaminació 0, entesa com aquella que doni compliment als límits establerts pels valors de referència fixats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS) i la normativa vigent a Europa.

Per tant, i amb independència de les mesures esmentades en les conclusions, l'experiència d'altres països europeus demostra que hi ha diverses alternatives per reduir la circulació de vehicles a la ciutat i, en conseqüència, disminuir la contaminació de l'aire, per la qual cosa el Síndic recomana a les administracions que valorin:

- Millorar la connexió en la xarxa de transport públic a l'àrea metropolitana de Barcelona, per facilitar les connexions entre els municipis de la conurbació i el centre de la ciutat, i unificar els criteris pel que fa a bonificacions i gratuïtat. D'aquesta manera, s'incentivaria l'ús del transport públic en detriment del vehicle privat.
- En la línia del conveni subscrit, impulsar de manera decidida accions per fomentar l'ús del vehicle elèctric, des de dos vessants: d'una banda, amb ajuts per a la compra i substitució de vehicles convencionals per a aquest tipus de vehicle; i, de l'altra, creant en un termini breu una xarxa suficient de punts de recàrrega a la ciutat.
- D'acord amb els majors índexs de contaminació d'alguns districtes i zones de la ciutat de Barcelona, valorar de tancar l'accés a aquestes zones més contaminades, i també la possibilitat de tancar el centre de la ciutat, en dies alterns o amb caràcter permanent durant els dies laborables.
- Crear un peatge de congestió, aplicar una taxa diària que s'hagi de pagar per conduir dins de la ciutat. Aquest peatge funciona en quinze ciutats de cinc països europeus, com ara Londres, Oslo, Palerm, Estocolm, Milà.

¹² Font: www.livebarcelona.cat.

- Potenciar els *Park&Ride*, tant a l'àrea metropolitana, i això implica que estiguin propers a les estacions de tren o de ferrocarrils, com a les entrades de la ciutat de Barcelona.
- Incloure entre els vehicles que estan exempts temporalment de les restriccions de trànsit els utilitzats pels marxants, sempre que siguin aptes d'acord amb la ITV.
- Establir una via de diàleg amb els col·lectius més afectats per les mesures de restricció de circulació de vehicles, com ara el de les persones que necessiten accedir al seu lloc de treball i no disposen d'una xarxa de transport públic que els ho permeti (accés a determinats polígons industrials), amb independència d'altres situacions que també requereixen que es tractin en el marc d'una taula de diàleg.
- Redactar al més aviat possible el Manual de procediment d'inspecció que incorpori el control de l'NO_x [...].

En els informes anuals presentats al Parlament de Catalunya, aquesta institució també ha tractat la problemàtica de la contaminació odorífera.

5.2. EXTRACTE DE L'INFORME ANUAL AL PARLAMENT 2017

“[...] El 2017 el Síndic ha continuat rebent queixes de persones que incideixen en la inactivitat de les administracions davant de situacions acreditades de molèsties per pudors, fums i sorolls provocats per granges, indústries o altres activitats properes als seus habitatges. Són queixes que coincideixen a descriure fums que són resultat de processos de combustió, sorolls que tenen l'origen en motors de ventiladors o maquinària diversa, i xiscles i pudors produïts pels animals estabulats.

Tanmateix, no és el primer cop que el Síndic es fa ressò d'aquests problemes. En l'*Informe al Parlament 2005* ja es feia referència a l'esborrany d'avantprojecte de llei contra la contaminació odorífera que havia elaborat l'aleshores Departament de Medi Ambient i Habitatge, i l'*Informe al Parlament 2015* també dedicava un apartat a les noves formes de contaminació: odorífera i lumínica.

Malauradament, a Catalunya encara no hi ha una normativa reguladora de la contaminació odorífera, tot i que el Parlament de Catalunya, en la Resolució 403/XI, de 14 de desembre de 2016, va instar el Govern a:

a) Incloure regulacions específiques per combatre els problemes d'olors en el marc de la futura llei de qualitat ambiental prevista en el Pla de govern, de la qual es preveu tenir el projecte de llei aprovat al segon semestre del 2017.

b) Col·laborar i assessorar les administracions locals per facilitar l'aplicació i el finançament de la llei de qualitat ambiental, i també la implantació d'ordenances sobre aquesta qüestió, si escau.

La rellevància d'aquesta normativa no és menor, sobretot des que el 1994 el Tribunal Europeu dels Drets Humans, en la famosa sentència *López Ostra vs. Espanya*, va dictaminar que s'havia produït la violació de l'article 8 del Conveni europeu dels drets humans (referit al dret a la inviolabilitat del domicili), a causa de la inactivitat administrativa davant de les denúncies de la senyora López Ostra per les emanacions de gasos i pudors (i les molèsties i problemes de salut consegüents) que provocava una estació depuradora propera a la seva família.

Les queixes per pudors i molèsties per gasos, fums i emissions diverses s'aborden fent un èmfasi especial en la necessitat de garantir que el desenvolupament d'una activitat econòmica es faci amb ple respecte a la legalitat vigent i als drets dels veïns a viure sense molèsties que superin els llindars raonables de tolerància.

La legislació ambiental determina que les activitats susceptibles d'afectar el medi ambient i la seguretat i la salut de les persones s'han d'exercir sota diversos principis, entre d'altres, prendre les mesures necessàries per prevenir la insalubritat i per minimitzar-ne els efectes perjudicials per a tercers. A més, la mateixa legislació assenyala que les administracions han de vetllar pel compliment d'aquests principis i han d'adoptar les mesures adequades per evitar, prevenir i reduir l'impacte de les activitats en el medi ambient i en les persones.

Per això, les administracions implicades en situacions d'aquest tipus no poden deixar d'exercir les seves competències, ja que la llei els encarrega la doble tasca de vetllar pel dret dels particulars a exercir una determinada activitat econòmica i pels drets dels veïns a viure sense que aquesta activitat els comporti molèsties intolerables

Certament, la Llei 20/2009, de prevenció i control ambiental de les activitats, recorda que 'l'article 46 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya estableix que els poders públics han de vetllar per la protecció del medi ambient per mitjà de polítiques públiques basades en el desenvolupament sostenible i la solidaritat intergeneracional'. Afegeix que 'les polítiques ambientals s'han de dirigir especialment a reduir les diferents formes de contaminació, fixar estàndards i nivells mínims de protecció, articular mesures correctives de l'impacte ambiental, utilitzar racionalment els recursos naturals, prevenir i controlar l'erosió i les activitats que alteren el règim atmosfèric i climàtic, i respectar els principis de preservació del medi'. Així, la Llei determina que 'els ajuntaments tenen una intervenció preceptiva pel que fa a contaminació per sorolls, vibracions, escalfor, olors [...]'

En paral·lel, no es pot ignorar que les persones titulars de les activitats molestes estan obligades a exercir-les sota la seva responsabilitat, d'acord amb els principis següents: prevenir la contaminació i prevenir la transferència de la contaminació d'un medi a un altre. Ho determina la Llei 20/2009, que estableix que les activitats han d'ésser projectades, instal·lades, utilitzades, mantingudes i controlades de manera que s'assoleixin els objectius de qualitat ambiental que fixa la reglamentació vigent [...]".

5.3. EXTRACTE DE L'INFORME ANUAL AL PARLAMENT 2015 RELATIU A LA CONTAMINACIÓ ODORÍFERA

"[...] Les conseqüències de la contaminació odorífera i lumínica no són menors, i requereixen un tractament i un seguiment exhaustius per part de les administracions implicades, tant la Generalitat de Catalunya com els ens locals. En el camp de la contaminació odorífera, són freqüents les

queixes relatives a pudors provinents de sortides de fums deficientes o irregulars d'establiments situats en plantes baixes d'edificis de veïns que penetren als seus habitatges i a les zones comunes, o de pudors derivades d'activitats industrials que emeten a l'atmosfera i que es poden percebre en un radi d'acció bastant extens, la qual cosa, en alguns casos, ha provocat episodis de gran impacte.

Per tractar algunes d'aquestes problemàtiques es troba a faltar una normativa específica que reguli la contaminació odorífera. De fet, en l'*Informe al Parlament 2005* ja es feia referència a l'esborrany d'avantprojecte de llei contra la contaminació odorífera que havia elaborat l'aleshores Departament de Medi Ambient i Habitatge, de caràcter bàsicament preventiu, sobre les activitats potencialment generadores de contaminació odorífera. Tanmateix, transcorreguts deu anys, encara no s'ha aprovat una llei reguladora de la contaminació odorífera.

Els problemes s'agreugen quan, juntament amb les olors, hi ha molèsties de fums i gasos derivats de l'exercici d'activitats amb més incidència ambiental a l'entorn com ara les activitats industrials (instal·lacions de valorització de residus, instal·lacions de fusions de metalls, etc.).

Com a mecanisme de control, el Departament de Territori i Sostenibilitat va aprovar el Pla d'inspecció ambiental integrada de Catalunya per al període 2014-2016, amb l'objectiu de comprovar el grau de compliment de la normativa ambiental i els requisits imposats en les autoritzacions ambientals integrades dels establiments inclosos al seu àmbit d'aplicació, i la detecció d'activitats no autoritzades ni avaluades, tot i estar-hi obligades.

En definitiva, són eines de control de la contaminació ambiental tant les inspeccions ambientals integrades com les campanyes de mesuraments amb unitats mòbils.

D'altra banda, i amb l'objectiu de complir les previsions de la Llei 27/2006, de 18 de juliol, per la qual es regulen els drets d'accés a la informació, de participació pública i d'accés a la justícia en matèria de medi ambient, una bona opció és publicar a través de mitjans de difusió fàcilment

accessibles els resultats dels controls que es facin a les empreses que disposen d'autorització ambiental perquè les persones que hi viuen a prop puguin comprovar els nivells d'emissions de contaminants i, si és el cas, confirmar que es mantenen per sota dels llindars [...]”.

El canvi climàtic, directament relacionat amb l'acció de l'home, com a conseqüència de l'augment dels gasos amb efecte hivernacle, posa en perill els ecosistemes naturals i la salut i el benestar de les persones. Les polítiques europees en matèria de canvi climàtic i energia tenen com a objectiu portar a Europa a un futur que sigui sostenible, i s'han proposat diverses iniciatives a tots nivells (espanyol i català).

En aquests moments, la problemàtica del canvi climàtic està d'actualitat com a conseqüència del moviment estudiantil anomenat “Fridays for future”, nascut amb l'objectiu de reclamar actuacions reals i efectives contra el canvi climàtic per part dels poders públics, no com a objectiu a curt/llarg termini, sinó com una necessitat de present.

5.4. EXTRACTE DE L'INFORME L'AUGMENT DELS CONFLICTES EN MATÈRIA AMBIENTAL I URBANÍSTICA A CATALUNYA

En relació amb el canvi climàtic es fa referència al següent:

“[...] També és interessant fer referència a la Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic, que té com a objectiu reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i afavorir la transició cap a una economia neutra en emissions. En definitiva, contribuir a l'assoliment d'una societat més sostenible.

D'acord amb el preàmbul, aquesta llei persegueix cinc finalitats:

- Aconseguir que Catalunya redueixi les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) i afavorir la transició cap a una economia baixa en carboni.

- Reforçar i ampliar les estratègies i els plans que s'han elaborat durant els darrers anys.

- Promoure i garantir la coordinació de totes les administracions públiques catalanes, i fomentar la participació de la ciutadania, dels agents socials i dels agents econòmics.

- Esdevenir un país capdavanter en la investigació i l'aplicació de noves tecnologies, i reduir la dependència energètica de Catalunya de recursos energètics externs.

- Fer visible el paper de Catalunya al món, tant en els projectes de cooperació com en la participació en els fòrums globals de debat sobre el canvi climàtic.

La Llei estableix unes fites de reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) per afavorir la transició de Catalunya cap a un model de desenvolupament sostenible i determina que el país es compromet a assolir l'objectiu de reducció de les emissions de GEH del 40% per al 2030, del 65% per al 2040 i del 100% per al 2050 respecte als valors de 1990.

També inclou la garantia d'accés als recursos bàsics d'energia i aigua, i té en compte la vulnerabilitat de la població envers els impactes del canvi climàtic, especialment els anomenats *fenòmens extrems*, com ara les onades de calor, les de fred o les sequeres, etc.

Tanmateix, determinats preceptes d'aquesta llei van ser suspesos pel Tribunal Constitucional el passat 28 de novembre de 2017 (publicat BOE 4 de desembre de 2017), arran del recurs d'inconstitucionalitat presentat pel president del Govern espanyol.

No obstant això, el passat 27 de març de 2018 es va publicar en el BOE l'aixecament de la suspensió dels preceptes impugnats, a excepció de l'article 19.4, que fa referència al fet que el Govern no ha de concedir permisos d'exploració per a l'obtenció de gas i petroli d'esquist per fracturació hidràulica horitzontal (*fracking*), incloent-hi la relacionada amb l'obtenció de gas metà de capes de carbó amb utilització de fracturació induïda, i que continua suspès.

[...]

És imperatiu garantir la sostenibilitat del medi ambient, promovent l'ús sostenible del territori i dels recursos en el desenvolupament urbanístic, protegint els ecosistemes i la diversitat biològica, i incentivant l'adopció d'estils de vida saludables en harmonia amb la natura per mitigar el canvi climàtic [...].

5.5. EXTRACTE DE L'INFORME EL DRET AL SUBMINISTRAMENT D'ELECTRICITAT: OBSTACLES I SOLUCIONS EN EL PREU, L'ACCÉS AL SERVEI I LA GARANTIA DE LA SEVA QUALITAT

En relació amb el canvi climàtic es fa referència al següent:

“[...] Els beneficis d'un aire net o d'evitar l'escalfament global i el corresponent canvi climàtic els gaudeixen totes les persones. Aquesta és la justificació perquè les polítiques públiques que promouen l'ús d'energies renovables siguin pagades de manera proporcional a la contaminació que genera cada una de les formes finals de consum d'energia i finançades pel conjunt de la ciutadania per mitjà dels impostos. Aquest fet és important per promoure l'electrificació i la penetració d'energies renovables elèctriques per reduir les emissions. Fer pagar la transició energètica principalment a les persones consumidores d'electricitat en lloc de les consumidores de

combustibles fòssils (principals inductors de les emissions de CO₂), com passa ara, va en contra la lògica de transició.

[...]

Tot el que s'allunyi d'aquesta situació, com ara una transició a energies renovables centralitzades que dificulti la participació de la persona consumidora i augmenti els costos de xarxes, revertirà en costos que reduiran la renda disponible de les llars, n'accentuaran la pobresa energètica i llastaran la competitivitat de les empreses.

Finalment, una darrera reflexió respecte de les oportunitats de reducció del cost energètic per a les persones més informades i amb capacitat adquisitiva per invertir en recursos energètics distribuïts i posar-los al servei del sistema en un context de mercat liberalitzat. Si aquestes oportunitats no es compensen amb mesures distributives dels beneficis de la transició, es corre el risc d'aprofundir l'escletxa amb les altres persones amb menys recursos per una informació asimètrica i unes oportunitats menors. Cal que les polítiques públiques de promoció de la transició energètica tinguin en compte en el disseny i l'execució la necessària correcció d'aquest fet per garantir una transició justa i amb oportunitats per a tothom. Altrament, augmentarà la vulnerabilitat de part de la ciutadania i pot esdevenir excusa per reduir la intensitat en la implantació de les mesures urgents que cal prendre per fer front al xoc climàtic ocasionat per l'escalfament que s'ha d'afrontar [...].

6. RECOMANACIONS

És estrictament necessari que l'Administració pública prengui la iniciativa en l'adopció de mesures que ajudin a reduir la contaminació. Els procediments sancionadors oberts per la Comissió Europea confirmen les debilitats del sistema de prevenció de la contaminació atmosfèrica existent.

Debate si la contaminació de l'aire és nociva o no per a la salut resulta en un debat estèril, i no té sentit incidir-hi llevat que sigui per a la defensa d'interessos particulars. Les administracions públiques i les opcions polítiques haurien de treballar per trobar solucions. Aquestes solucions no són fàcils, però encara resulten més complicades si no es té clar quin és l'objectiu que es persegueix, que no és altre que el dret de les persones a la salut.

La ciutadania ha de constatar que les millores del servei públic són part d'una voluntat política, i cal que aquestes mesures es tradueixin en accions positives, prioritàriament, i no només sancionadores, com a element dissuasiu. Un exemple clar és el del vehicle elèctric: quan les persones vegin que els punts de recàrrega de vehicles són suficients, serà quan optaran pel vehicle elèctric. És poc probable que les persones optin per comprar un vehicle elèctric basant-se en una promesa política que l'Ajuntament anirà instal·lant o autoritzant punts de càrrega, ja que la ciutadania és conscient que els compromisos polítics no sempre es compleixen.

Les principals conclusions d'aquest informe:

- El vehicle privat ha tingut un paper rellevant en les polítiques de transport i mobilitat. És necessari revertir aquesta situació, malgrat ésser conscients que no pot canviar de manera immediata. Els poders públics han de promoure una política de transport i mobilitat sostenible. Tot i així, en el disseny d'aquestes polítiques, en el cas concret de Barcelona i de Catalunya,

cal tenir en compte els llocs de treball que genera la indústria de l'automòbil, de manera que, alhora, seran necessàries polítiques de reconversió del sector a mitjà i llarg termini.

- Millorar la connexió en la xarxa de transport públic a l'àrea metropolitana de Barcelona, per facilitar les connexions entre els municipis de la conurbació i el centre de la ciutat.
- Unificar els criteris pel que fa a bonificacions i gratuïtat.¹³ D'aquesta manera, s'incentivaria l'ús del transport públic en detriment del vehicle privat. El projecte de la T-Mobilitat, que, entre altres avantatges, permetia unificar criteris i que fa més de vuit anys que en té anunciada la implantació, s'ha limitat només a estudis i projectes.

En qualsevol cas, mentre la T-Mobilitat no sigui una realitat, els criteris de política del transport públic a l'àrea metropolitana haurien de ser els mateixos en tots els municipis. Després del temps transcorregut, la previsió de la propera implantació de la T-Mobilitat no justifica que no es prenguin mesures que són necessàries i que amb la tecnologia actual es podrien aplicar.

- Impulsar de manera decidida accions per fomentar l'ús del vehicle elèctric, des de dos vessants: d'una banda, creant en un termini breu una xarxa suficient de punts de recàrrega a la ciutat; i, de l'altra, amb ajuts per a la compra i la substitució de vehicles convencionals per a aquest tipus de vehicle. L'actual marc legislatiu i les competències que té la Generalitat de Catalunya són insuficients per donar resposta a les demandes ciutadanes per a la millora de la qualitat de l'aire i, alhora, per fer front a la problemàtica en conjunt. Per garantir els drets a la salut i al medi ambient de totes les persones, la Generalitat de Catalunya hauria d'explorar al màxim les competències de què disposa i, al mateix temps, caldria que en prioritzés l'increment en aquest àmbit. En l'establiment d'aquestes mesures, cal tenir en consideració les especificitats del clima mediterrani i del

¹³ En l'*Informe sobre el preu dels transports públics*, presentat pel Síndic al Parlament de Catalunya el juliol de 2014 s'inclouia la recomanació següent: "Cal no endarrerir més l'homogeneïtzació de les tarifes socials entre els diferents operadors del transport públic del sistema integrat metropolità." www.sindic.cat/site/unitFiles/3698/Informe%20preus%20transport%20public_cat.pdf.

territori, i explorar les possibilitats d'incrementar les mesures de protecció d'aquests drets amb l'objectiu prioritari de millorar substancialment la qualitat de l'aire que es respira.

- L'Administració pública no sempre ha atès suficientment les demandes ciutadanes en matèria de qualitat de l'aire. En les àrees on es concentren les principals demandes, com la de l'entorn de Barcelona, el Camp de Tarragona i la plana de Vic, sovint s'han confrontat visions entre administració i organitzacions ciutadanes, quan aquesta hauria d'assumir un paper d'informació, mediació entre les parts i, en definitiva, d'atenció a les demandes per augmentar la qualitat de vida de la ciutadania.

- Tot i que els mecanismes de control, seguiment i informació de la qualitat de l'aire a Catalunya han anat millorant en els darrers anys, és necessari impulsar una integració de la informació, i també una ampliació del tipus d'informació proporcionada (que integri immissions i emissions).

- La millor manera de tractar les qüestions ambientals és mitjançant la participació de totes les persones interessades, en el nivell que correspongui. Les administracions han de facilitar i fomentar la sensibilització i la participació de la ciutadania, i posar la informació a disposició de tothom. Així mateix, aquesta informació ha de ser clara i entenedora.

- Les restriccions a la circulació de vehicles en els casos d'episodis d'alta contaminació són reaccions puntuals. Més enllà d'això, és necessari que les administracions facin polítiques a llarg termini que permetin a les persones conèixer amb prou temps les decisions en aquest àmbit que més poden afectar el seu dia a dia.

- La contaminació també afecta molts municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona. Per tant, s'hauria d'analitzar si

les polítiques amb relació a la contaminació de l'aire han de ser gestionades per l'AMB.

- D'acord amb els índexs més alts de contaminació d'alguns districtes i zones de la ciutat de Barcelona i d'altres municipis, cal valorar de restringir l'accés a aquestes zones més contaminades, i també la possibilitat de tancar-les en dies alterns o amb caràcter permanent durant els dies laborables.

- Crear un peatge de congestió. Aplicar una taxa diària que s'hagi de pagar per conduir dins de les zones que estableixi l'àrea metropolitana. Aquest peatge funciona en quinze ciutats de cinc països europeus, com ara Londres, Oslo, Palerm, Estocolm, Milà.

- Potenciar els *park&ride* a l'àrea metropolitana. Cal que estiguin propers a les estacions de tren o de ferrocarrils i a les entrades de les zones delimitades per l'AMB a partir d'anàlisis tècniques.

- L'objectiu d'aquest informe és analitzar la qualitat de l'aire a Catalunya, i també els dèficits i les propostes de millora. En aquest informe, s'ha fet referència a la contaminació odorífera. No hi ha una normativa específica que reguli aquest tipus de contaminació, ja que ni el Govern amb projectes de llei ni els grups parlamentaris amb proposicions de llei han avançat en aquest tema, que no és una qüestió menor al nostre país.

En una qüestió en què Catalunya té competències per legislar, fins ara les úniques iniciatives ha estat un esborrany d'avantprojecte de llei contra la contaminació odorífera que havia elaborat l'aleshores Departament de Medi Ambient i Habitatge, de l'any 2005, i la Resolució 403/XI, de 14 de desembre de 2016, del Parlament de Catalunya, que instava a incloure regulacions específiques per combatre els problemes d'olors en el marc de la futura llei de qualitat ambiental.

SÍNDIC

EL DEFENSOR
DE LES
PERSONES

Síndic de Greuges de Catalunya
Passeig Lluís Companys, 7
08003 Barcelona
Tel 933 018 075 Fax 933 013 187
sindic@sindic.cat
www.sindic.cat

