



**Valoració de CCOO de Catalunya
de l'estat actual d'aplicació de
les mesures del Pla d'actuació
per a la millora de la qualitat de
l'aire a l'Àrea Metropolitana de
Barcelona**



Direcció de l'estudi:	Jaume Vernet, Responsable Departament de Mobilitat de CCOO de Catalunya
Elaboració:	Miquel de Toro, tècnic Departament de Mobilitat de CCOO de Catalunya

Barcelona, juliol de 2009

Secretaria de Desenvolupament Territorial
Departament de Mobilitat
CCOO de Catalunya



Valoració de CCOO de Catalunya de l'estat actual d'aplicació de les mesures del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Els impactes de l'actual esquema de mobilitat són, tant des del punt de vista mediambiental com de la sinistralitat vial "in itinere", una lacra per la nostra societat: reducció de la productivitat (absentisme laboral, augment de l'estrès, etc.), pèrdua de temps d'oci i descans dels treballadors i treballadores, costos econòmics de la congestió (no només a escala empresarial, sinó també individual), etc. Davant d'aquest problema, que s'estén de forma global, les administracions públiques tenen l'obligació de liderar el canvi modal cap a formes més sostenibles i segures.

Actualment estem en un moment de canvi en que la nostra societat, cada cop més, demana una modificació del model de mobilitat, caracteritzat per l'hegemònic domini del vehicle privat motoritzat. Ara és el moment de modificar aquest paradigma i aconseguir una nova forma de mobilitat, més sostenible i segura. Es tracta de treballar amb l'objectiu de reequilibrar el pes que té cadascun dels diferents modes de transport en la mobilitat del present i del futur.

Si analitzem les raons que fan necessari aquest canvi de mentalitat, veurem que són tan nombroses com oportunes.

En primer lloc, de caire econòmic. L'encariment del preu del petroli, sumat a la situació general de crisi econòmica, ha tingut una forta repercussió sobre les vendes de combustibles a Catalunya, que han caigut un 30% respecte l'any 2008. És evident l'afectació que l'encariment del cru té sobre l'economia mundial. A més, l'incompliment dels acords de reducció d'emissions de CO₂ marcats pel Protocol de Kyoto li poden comportar a l'estat espanyol prop de 4.000 milions d'euros al llarg dels propers cinc anys, si no es prenen les mesures adients.



Però també sobre les economies familiars directament: es calcula que una família pot arribar a destinar fins a 6.000 euros anuals en despeses de manteniment i ús del vehicle privat, moltes vegades imprescindible per arribar al lloc de treball.

Un altre aspecte important és el constant increment de les emissions. Resulta paradoxal que el sector del transport per carretera continuï essent, juntament amb la generació d'electricitat, el que més incrementa les emissions totals de diòxid de carboni equivalent. A Espanya, les emissions han arribat a duplicar-se des de 1990, representant en l'actualitat un 22.9% del total. La situació a Catalunya no és gaire millor. Segons un informe del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, tot i que les emissions dels sectors difusos es van reduir l'any 2006 un 4.7%, les del transport han augmentat un 4.8% respecte l'any 2005, i un 52% respecte a l'any de referència del Protocol de Kyoto (1990), una tendència que no s'ha frenat encara.

Aquesta situació comporta, tanmateix, un consum ineficient d'energia. Si avaluem conjuntament les activitats relacionades directa o indirectament amb el transport (fabricació de vehicles, construcció i manteniment d'infraestructures, etc.), el seu pes energètic supera el 50% del consum total d'energia mundial, amb una escassa diversificació dels combustibles a utilitzar, donat que els derivats del petroli representen prop del 99% de tot el consum energètic. Més del 80% del consum energètic del sector del transport correspon a la mobilitat rodada, i més de la meitat d'aquest consum es fa en l'àmbit urbà, principalment en l'ús del vehicle privat en trajectes que es podrien realitzar en altres modes alternatius més eficients.

Aquesta tendència no és sostenible indefinidament, sobre tot per l'esgotament dels recursos, els impactes ambientals, etc. Per això, des de CCOO de Catalunya creiem que s'ha d'apostar per la inclusió i avaluació dels criteris d'eficiència energètica en els plans de mobilitat de les empreses, l'ús eficient dels vehicles i el desenvolupament d'una xarxa de transport pública eficient i sostenible.

Tanmateix estem parlant d'un greu problema de salut pública. Els transports són una de les principals fonts d'emissions de gasos contaminants i partícules. Els desplaçaments de vehicles privats generen quantitats més grans d'emissions que els viatges en transport públic. Malgrat que s'ha millorat notablement l'eficiència dels motors i la qualitat dels combustibles, l'increment del parc de vehicles, la introducció de motors més potents i una menor ocupació per vehicle fa que el volum d'emissions continuï augmentant. Reduir



aquests nivells de contaminació ambiental als nivells recomanats per l'OMS evitaria més de 1.200 morts anuals en l'àrea metropolitana de Barcelona, reduiria el 2% els ingressos hospitalaris i el 25% els episodis de bronquitis.

I no creiem que sigui necessari recordar que la mobilitat s'ha convertit en un factor de risc laboral: anar i tornar a la feina en vehicle privat implica, per a molts treballadors i treballadores, un risc afegit per a la seva salut. Les estadístiques ens indiquen que un 50% dels accidents laborals són causats pel trànsit i que la primera causa de mort per accident laboral és, també, conseqüència del trànsit a Catalunya i a Espanya. L'any 2006, a Catalunya es van produir 19.110 accidents in itinere, un 10.5% del conjunt dels accidents laborals amb baixa.

Actualment, Barcelona i la seva Regió Metropolitana sobrepassen els límits de contaminació que estableix la normativa europea que, a partir de 2010, podrà començar a sancionar aquestes situacions. De fet, la UE ja ha començat a demanar informes a totes les ciutats que, com Barcelona, sobrepassen els nivells de diòxid de nitrogen i partícules en suspensió.

És per tot això que la nostra societat s'ha d'anar acostumant a una nova forma de mobilitat.

Marc normatiu

El Decret 322/1987, de 23 de setembre, de desplegament de la Llei 22/1983, de protecció de l'ambient atmosfèric, estableix que s'han de declarar zones de protecció especial les àrees on es superen els valors límits admissibles, i que per tal de restablir la qualitat de l'aire calen mesures a mig i llarg termini. Una vegada declarada la zona de protecció especial, el Consell Executiu ha d'aprovar un Pla d'actuació que contingui les accions concretes necessàries per restablir la qualitat de l'aire a la zona.

La UE, mitjançant la Directiva 96/62/CE, de 27 de setembre, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire, va definir l'establiment de plans i programes per restablir els nivells de qualitat de l'aire en aquelles zones on es superin els

valors de referència, amb l'objectiu de preservar la salut de les persones i el medi ambient. Si no es formulen, Europa preveia sancions per als Estats que incompleixin la Directiva. Aquesta Directiva marc estableix els principis bàsics d'una estratègia comú dirigida a definir i fixar objectius de qualitat de l'aire ambient, a fi i efecte d'evitar, prevenir o reduir els efectes nocius per a la salut, avaluar la qualitat de l'aire ambient en els Estats membres i informar al públic mitjançant llindars d'alerta, així com augmentar la qualitat de l'aire quan no sigui satisfactòria. Aquest Reial Decret constituïa la transposició a l'ordenament jurídic espanyol de la Directiva 96/62/CE i la Directiva 1999/30/CE.

Des de l'any 2002 ja es preveu l'establiment de plans d'actuació que permetin restablir els nivells de qualitat de l'aire, en aquelles zones i aglomeracions del territori on es superin o hi hagi risc de superació dels valors límits de qualitat de l'aire (articles 5 i 6 del Reial Decret 1073/2002, de 18 d'octubre, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambiental en relació amb el diòxid de sofre, diòxid de nitrogen, òxids de nitrogen, partícules, plom, benzè i monòxid de carboni). L'objecte d'aquesta normativa era evitar, prevenir i reduir els efectes nocius de les substàncies regulades sobre la salut humana i el medi ambient en el seu conjunt.

La Llei 9/2003 de la Mobilitat té per objecte establir els objectius als que ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i les mercaderies sostenible i segura. La disposició addicional tercera estableix l'obligació de redactar plans de mobilitat dels polígons industrials i introduir la figura del gestor de mobilitat.

El Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya va detectar superacions d'aquests valors de referència dels contaminants diòxid de nitrogen a la Zona de Qualitat de l'Aire de l'Àrea de Barcelona (Zona 1) i per a les partícules en suspensió a la Zona 1 i a la Zona de Qualitat de l'Aire de l'Àrea del Vallès – Baix Llobregat (Zona 2). En aquests casos, la normativa europea obliga a iniciar la redacció de plans per restablir la qualitat de l'aire. El procediment per dur a terme aquestes mesures exigeix primer la declaració de l'àrea afectada com a zona de protecció especial. Per això, el Decret 226/2006, de 23 de maig, va declarar zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, Vallès Oriental, Vallès Occidental i Baix Llobregat.

El Decret 226/2006 instava al Departament de Medi Ambient i Habitatge a crear la Comissió Interdepartamental (impulsada pel Departament de Medi Ambient i Habitatge i integrada pels departaments de Política Territorial i Obres Públiques, Salut, Innovació, Universitats i Empresa, i Interior i Relacions

Institucionals i Participació, a més de l'Institut Català de l'Energia i l'Autoritat del Transport Metropolità) per tal que formulés el Pla d'actuació per restaurar i millorar la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial.

Aquest procés va finalitzar amb l'aprovació del Pla d'actuació per restablir la qualitat de l'aire per als contaminants diòxid de nitrogen i partícules, a través del Decret 152/2007, de 10 de juliol, sobre 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona declarats zona de protecció especial pel Decret 226/2006.

L'article 18 del Decret 152/2007, en referència als centres de treball i centres generadors de mobilitat, estableix que:

- *18.1 S'ha de dotar de plans de mobilitat, abans del 31 de desembre de l'any 2008, els centres de treball i generadors de mobilitat següents:*
 - a) *Centres de treball d'administracions públiques i d'empreses públiques amb més de 200 treballadors propis o externs.*
 - b) *Centres de treball amb més de 500 treballadors propis o externs o centres generadors de mobilitat amb més de 500 visitants habituals, tret que estiguin inclosos en un pla de mobilitat de l'àrea industrial a què pertanyen.*
- *18.2 Els plans de mobilitat indicats a l'apartat anterior han de ser aprovats per l'Autoritat Territorial de la Mobilitat, i les mesures que s'hi recullin s'han d'implantar abans del 31 de desembre de 2009.*

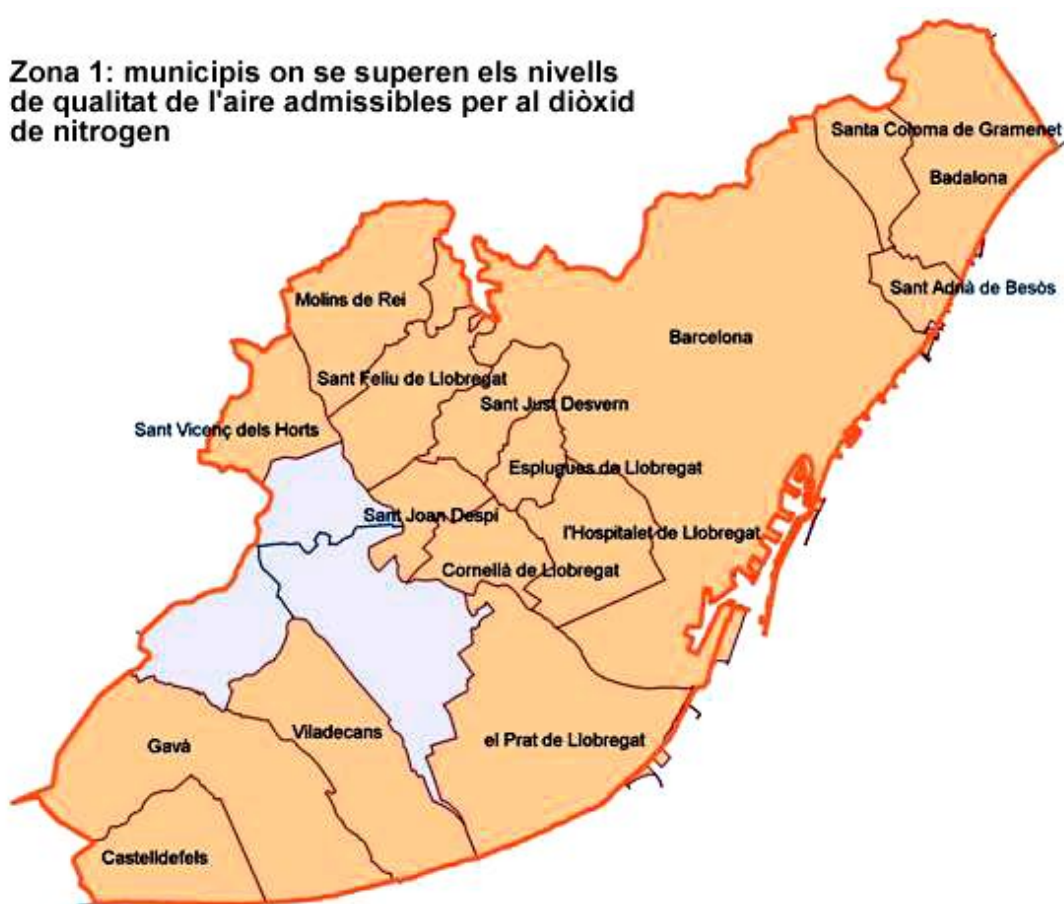
El Pla d'actuació per restablir la qualitat de l'aire per als contaminants diòxid de nitrogen i partícules

Actualment és inqüestionable que la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial necessitava una intervenció urgent per part de l'administració. La salut de les persones que viuen o treballen habitualment en aquesta àrea pot quedar seriosament afectada.

Les zones afectades pel Pla es van adaptar a una sèrie de mapes d'emissions i immissions, establint una sèrie de mesures encaminades a reduir aquests contaminants que permetin restablir els nivells de qualitat de l'aire, preveu l'escenari a assolir l'any 2010 i planteja el seguiment de les mesures aplicades.

Aquestes mesures han estat identificades i seleccionades amb criteris de prevenció, eficàcia i prioritat, estructurades en els àmbits de la prevenció, el transport, la indústria, l'energia, el sector domèstic i les tasques de sensibilització. Pel que fa a la prevenció, les mesures associades tenen com a finalitat no incrementar les emissions en aquesta àrea, amb l'aplicació següents criteris ambientals en la planificació urbanística, criteris ambientals a aplicar en l'ampliació o modificació d'activitats industrials, energètiques, infraestructurals, etc.

Els mapes d'intervenció, per tant, van quedar de la següent forma:



Zona 2: municipis on se superen els nivells de qualitat de l'aire admissibles per a partícules PM10



Les mesures relacionades amb la sensibilització i formació de la ciutadania en general o de determinats col·lectius, inclouen accions com ara difondre el Pla i les seves mesures, l'elaboració d'un manual de gestió de la mobilitat als centres de treball, o cursos de conducció eficient per a conductors de vehicles pesants i turismes.

L'objectiu general del Pla es canviar la tendència a l'alça dels nivells de contaminació i reduir-los als nivells establerts per la UE, amb l'objectiu de preservar la salut i el medi ambient.

Les zones de protecció especial que estableix el Decret es defineixen atenent els nivells de qualitat de l'aire, diòxid de nitrogen i partícules en suspensió inferiors a 10 micres (PM10). Les principals fonts emissores d'aquests contaminants depenen del factor humà i són el transport i determinats processos industrials, encara que aquí només ens centrarem en les mesures relacionades amb la mobilitat i els desplaçaments de persones.



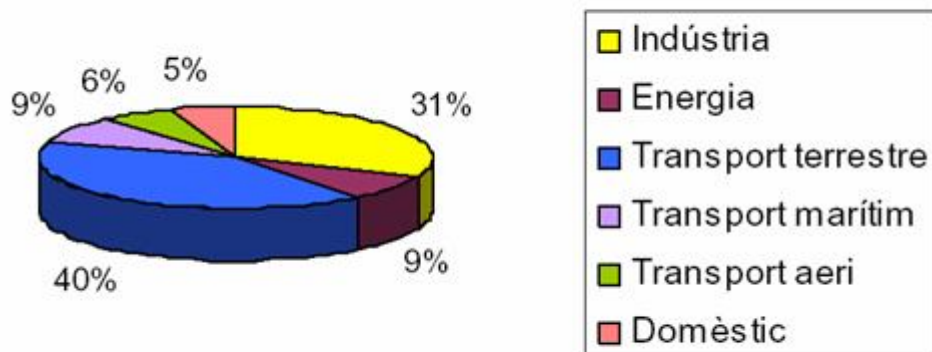
Els municipis relacionats en el Decret 226/2006, són els següents:

municipis on se superen els nivells de qualitat de l'aire admissibles per al diòxid de nitrogen	
Barcelonès	Badalona Barcelona Hospitalet de Llobregat Sant Adrià de Besòs Santa Coloma de Gramenet
Baix Llobregat	Castelldefels Cornellà de Llobregat Esplugues de Llobregat Gavà Molins de Rei El Prat de Llobregat Sant Feliu de Llobregat Sant Joan Despí Sant Just Desvern Sant Vicenç dels Horts Viladecans
municipis on se superen els nivells de qualitat de l'aire admissibles per a les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres	
Barcelonès	Badalona Barcelona Hospitalet de Llobregat Sant Adrià de Besòs Santa Coloma de Gramenet
Baix Llobregat	Castelldefels Cornellà de Llobregat Esplugues de Llobregat Gavà Martorell Molins de Rei El Papiol Pallejà El Prat de Llobregat Sant Andreu de la Barca Sant Feliu de Llobregat Sant Joan Despí Sant Just Desvern Sant Vicenç dels Horts Viladecans
Vallès Occidental	Badia del Vallès Barberà del Vallès Castellbisbal Cerdanyola del Vallès Montcada i Reixac Ripollet Rubí Sabadell Sant Cugat del Vallès Sant Quirze del Vallès Santa Perpètua de la Mogoda Terrassa
Vallès Oriental	Granollers La Llagosta Martorelles Mollet del Vallès Montmeló Montornès del Vallès Parets del Vallès Sant Fost de Campsentelles

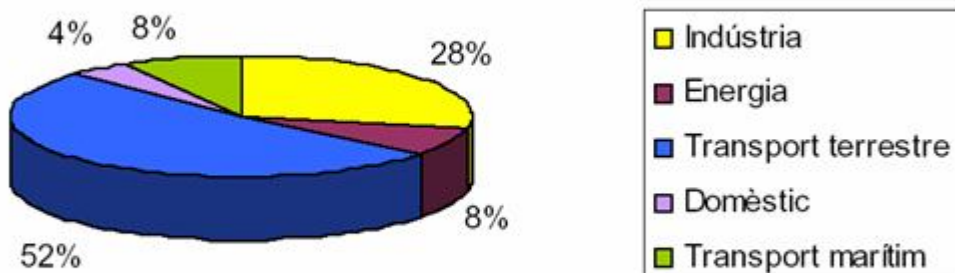
Font: Informe de sostenibilitat ambiental. Avantprojecte de Pla d'actuació associat a la declaració de les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric pels contaminants diòxid de nitrogen i partícules en suspensió, corresponent a diferents municipis de les comarques del Barcelonès, Vallès Oriental, Vallès Occidental i Baix Llobregat aprovades mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig

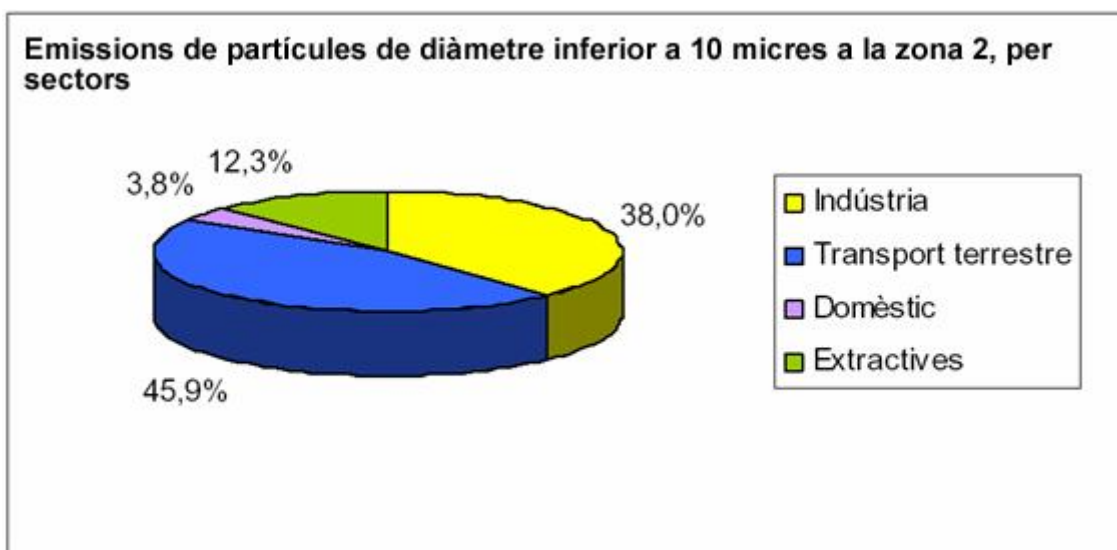
Si passem a analitzar la descripció de la situació veurem, en els gràfics següents, que els sectors industrial, transport, domèstic, energètic i d'activitats extractives són els agents emissors dels contaminants. En concret, els principals emissors, tant a la zona 1 com a la zona 2, són l'industrial i el del transport.

Emissions d'òxids de nitrogen per sectors a la zona 1, per sectors



Emissions de partícules de diàmetre inferior a 10 micres a la zona 1, per sectors





Font: Informe de sostenibilitat ambiental. Avantprojecte de Pla d'actuació associat a la declaració de les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric pels contaminants diòxid de nitrogen i partícules en suspensió, corresponent a diferents municipis de les comarques del Barcelonès, Vallès Oriental, Vallès Occidental i Baix Llobregat aprovades mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig, pàg. 29.

En referència al sector del transport, cal subratllar que la seva incidència en les emissions significa entre un 46% (partícules a la zona 2) i un 60% (partícules a la zona 1).

Davant aquesta situació, esdevé evident que l'alternativa escollida s'ha de centrar en fomentar encara més les mesures encaminades a reduir les emissions del transport i de la indústria, donat que es tracta dels principals agents emissors. No pot contemplar-se una alternativa que no actuï sobre ambdós àmbits, ja que es tractaria d'una alternativa parcial i poc eficient a l'hora de reduir els contaminants.

Per aquest motiu, el plantejament es va centrar en les alternatives que incidien, especialment, en aquests dos elements, a més de contemplar altres actuacions que comportaven la participació de la resta de sectors, com a complement de les actuacions que el pla dirigeix als dos principals sectors responsables.

El Pla, des dels seus inicis, va plantejar una definició d'objectius ambientals molt ambiciosa:

- **Objectiu 1.** Minimitzar les afectacions del diòxid de nitrogen i de les partícules sobre la salut humana.

- **Objectiu 2.** Millorar els nivells de qualitat de l'aire per a altres contaminants. Limitar les emissions d'agents contaminants, definir i establir uns valors de referència per als nivells de contaminació a l'aire ambient (nivells d'emissió), etc.
- **Objectiu 3.** Minimitzar la contribució al canvi climàtic. El Protocol de Kyoto constitueix la referència de major rang per a la lluita contra el canvi climàtic. En el cas concret de l'Estat espanyol, es preveia que podia augmentar un 15% les seves emissions de gasos d'efecte hivernacle respecte les emissions estimades per a l'any 1990. La situació actual dista de les estimacions inicials.
- **Objectiu 4.** Reduir el consum energètic, així com el consum de combustibles fòssils.
- **Objectiu 5.** Millorar les condicions acústiques ambientals, principalment en la proximitat de zones urbanes.
- **Objectiu 6.** Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat. Avaluat els efectes sobre la població i la salut humana. És en aquest context que s'ha avaluat l'accidentalitat com a element directament relacionat amb el trànsit viari. Aquest esdevé un indicador útil per assolir l'objectiu fixat per la Unió Europea de reduir en un 50% el nombre de les víctimes mortals a la carretera entre el 2000 i el 2010.
- **Objectiu 7.** Contribuir a l'estalvi d'aigua, com a recurs escàs.

Però, encara que tots aquests objectius ambientals són molt desitjables, el principal és minimitzar els efectes de la contaminació atmosfèrica sobre la salut humana. La resta són d'ordre "secundari", donat que la incidència del Pla sobre aquests aspectes és relativament baixa.

Les mesures del Pla, en relació a la mobilitat i el transport

Aquesta situació es produeix en el marc d'una escalada dels preus del petroli, provocada per un fort increment del consum, particularment en països d'economia emergent com Xina i Índia, una falta important d'inversions, especialment per augmentar la capacitat d'extracció i en el refinatge, i la inestabilitat política i social de bona part dels països productors. Es podria pensar que aquestes causes i l'escalada de preus són elements conjunturals, però no sembla probable que la demanda de petroli tendeixi a moderar-se en el

futur, ni cal esperar importants augments de la producció, especialment quan en algunes regions s'està arribant a la màxima capacitat d'extracció.

Això comporta, juntament amb el nostre model de mobilitat, una dependència casi exclusiva del petroli, amb unes importacions que ens empobreixen i amb elevades externalitats: cada dia paguem una factura de 70.000 milions d'euros per la importació de cru, i les nostres externalitats estan xifrades en 20.000 milions d'euros, amb taxes d'accidentalitat massa elevades. El nostre sistema de transport ha produït una inflació en les emissions de gasos d'efecte hivernacle, ja que mentre els sectors industrials i domèstics tenen les seves emissions relativament controlades, les del transport creixen imparables al ritme d'un 5% anual. I això té unes conseqüències en els nostres nivells de productivitat i competitivitat econòmica.

Per tant, aquest escenari fa que l'eficiència energètica i el desenvolupament de les fonts d'energia renovables hagin cobrat un protagonisme creixent a curt i mig termini, dins les polítiques dels països desenvolupats com a factor estratègic, per a reforçar les garanties d'un subministrament energètic més estable.

El consum d'energia final a Catalunya l'any 2003 va ser de 15.237 kTEP, equivalent a gairebé 19.000 milions de litres de gasolina. Per sectors, els carburants dels transports són la principal energia consumida (61% gasoil i 24.4% benzina). En quan a l'energia primària, l'any 2003 el seu consum a Catalunya va ser de 25.954 kTEP, amb el petroli com la principal font energètica consumida, amb el 48%; l'energia nuclear és la segona en importància, amb un 24.7%; el gas natural representa el 21.9%, i les energies renovables només representen el 3.2%, similar a països com Alemanya o Itàlia.

Com ja hem assenyalat, el Pla d'actuació, on fa més incidència, és a regular les principals fonts emissores d'òxids de nitrogen (NOx) i PM10, com són el transport rodat, la resuspensió del sòl i determinats processos industrials. Tot i que la indústria és responsable d'una bona part de les emissions de contaminants (entre el 38% i el 40%, depenent de la zona), el transport és, sens dubte, el sector que més contribueix en l'àrea metropolitana. Només al Baix Llobregat i al Vallès Occidental, el transport és l'origen de la meitat de les partícules i del 40% dels NOx. És per això que el Pla d'actuació va incidir especialment en les mesures per reduir aquestes emissions relacionades amb la mobilitat i el transport.

Però també és molt important tenir en compte el tema de la sinistralitat laboral relacionada amb els accidents de trànsit. L'ús del vehicle privat per accedir als grans centres d'activitat econòmica fa que un percentatge molt important dels

accidents laborals estiguin relacionats amb el trànsit. Per exemple, a l'Aeroport de Barcelona, el 50% dels accidents laborals amb resultat de mort són accidents de trànsit.

Actualment, el problema de la sinistralitat de trànsit afecta greument als treballadors i treballadores, en el moment d'accedir a la feina, els anomenats accidents in itinere. Si analitzem les dades del quadre, en el que es reflecteixen els percentatges d'accidents in itinere sobre el conjunt dels accidents de trànsit de les comarques afectades pel Decret, podem apreciar com es tracta d'una realitat molt important.

comarca	% in itinere sobre total trànsit				
	lleus	greus	molt greus	mortals	total
Baix Llobregat	75,16%	75,61%	100,00%	100,00%	75,26%
Barcelonès	74,67%	79,03%	85,71%	66,67%	74,81%
Vallès Occidental	77,26%	87,18%	0,00%	70,00%	77,42%
Vallès Oriental	78,49%	78,57%	0,00%	50,00%	78,36%
Total	75,52%	79,64%	89,47%	66,67%	75,63%

En la majoria dels casos, els accidents in itinere suposen més del 75% del conjunt dels accidents, en totes les seves categories (lleus, greus, molt greus i mortals), sobre tot si tenim en compte que el total d'accidents in itinere de les quatre comarques suposa un conjunt total de més de 8.000 accidents de totes les categories. Aquesta lacra afecta greument als treballadors i treballadores, però també a la productivitat de les empreses, al conjunt de la societat, etc.

Si en els últims anys les xifres d'accidentalitat, els accidents laborals amb baixa i els sinistres mortals han tingut una tendència a la baixa, els accidents in itinere han seguit la tendència contrària. Espanya és un dels països de la UE amb pitjors dades en matèria de sinistralitat: cada any es perden milions d'euros en jornades de treball.

Per tant, la mobilitat s'ha convertit en un factor de risc laboral afegit per a milers de treballadors i treballadores. És per això que la legislació en matèria de prevenció de riscos laborals s'ha d'aplicar als desplaçaments d'anada i tornada al treball, igual que a la resta de les activitats laborals, incorporant la seguretat vial en els plans de mobilitat i prevenció de riscos laborals. Els accidents de trànsit suposen el major percentatge dels accidents mortals i greus en el treball. Més d'una tercera part dels accidents mortals en jornada laboral estan directament relacionats amb el tràfic, i gairebé el 90% dels accidents in itinere també. És, a més, un percentatge que no para de créixer en els últims anys, arribant en l'actualitat al 52% de les morts derivades del treball.



Manquen estudis que avaluïn en profunditat el problema, de forma que no quedin accidents laborals amagats sota les tràgiques xifres d'accidents de trànsit. Han de ser estudis que permetin conèixer amb precisió les circumstàncies concretes en que els accidents in missió o in itinere es produeixen per, a continuació, extreure conclusions i desenvolupar les estratègies preventives adients.

La mobilitat s'ha convertit en un factor de risc laboral: anar i tornar a la feina en vehicle privat implica, per a molts treballadors i treballadores, un risc afegit per a la seva salut.

Una de les mesures preveu l'elaboració de plans per millorar la mobilitat urbana en cadascun dels 40 municipis de la zona de protecció especial, independentment del número de habitants. També es preveuen un seguit de mesures concretes relacionades amb el Port de Barcelona o l'Aeroport del Prat, així com l'ambientalització del transport públic.

La gestió eficient de la mobilitat a les grans ciutats i regions metropolitanes és un dels principals reptes de les polítiques viàries europees, un repte que s'ha d'assolir des de diferents perspectives. Una és la gestió de la velocitat, tal com s'aplica des de fa anys a països com Gran Bretanya, Holanda, Bèlgica, Àustria, etc. En aquest sentit, de totes les mesures del Pla d'actuació, la que porta més polèmica ha estat la que fa referència a la velocitat. I, malgrat les crítiques, els resultats estan sent molt positius: durant la primera meitat de 2008 es va reduir la sinistralitat a la meitat, respecte al mateix període de l'any anterior, i s'han alleugerit les congestions de trànsit.

La reducció de les congestions i la minimització de les seves conseqüències és el gran repte dels entorns metropolitans europeus per aconseguir una mobilitat més sostenible i segura. L'any 2007 es van produir a Catalunya més de 25.000 hores de congestió, el 80% a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en dia feiner, amb un cost aproximat de 600 milions d'euros.

Segons un estudi de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), aquesta mesura ha millorat significativament la qualitat de l'aire que respirem, al voltant del 4% en tota la zona afectada; si tenim en compte només les vies on s'ha aplicat directament la limitació, aquesta millora arriba al 11%. És a dir, que el percentatge de contaminació ha caigut en la mateixa proporció que si cada dia uns 20.000 vehicles deixessin de circular per les vies ràpides on s'ha aplicat la limitació de velocitat. Aquesta mesura també té una forta incidència en el consum energètic: l'estudi de la UPC ha estimat que estem estalviant unes



30.000 tones anuals de combustible i que deixem d'emetre més de 90.000 tones de CO₂.

La limitació de velocitat a 80 km/h i la gestió de la velocitat variable formen part d'un sistema de gestió de trànsit que pretén aconseguir uns nivells òptims de fluïdesa, seguretat viària, sostenibilitat mediambiental i canvi modal. La gestió de la velocitat variable implica un canvi de concepció del trànsit, que comporta la modificació de la velocitat en funció d'incidències com la congestió, els accidents o els nivells de contaminació.

Alguns sectors han assenyalat que els bons resultats de la limitació a 80 km/h són conseqüència de la reducció del trànsit per la crisi econòmica. Però aquesta afirmació queda en evidència si tenim en compte les xifres més significatives de la seva influència: durant l'any 2008 la reducció de la mobilitat a les vies d'accés a Barcelona ha estat del 3% respecte a 2007; s'ha guanyat fluïdesa reduint-se la congestió, el nivell de contaminació acústica i el consum de carburants (entre un 8% i un 10%) i contaminació ambiental (reduccions en les emissions de NO_x d'entre el 27% i el 50%, en funció de la cilindrada del vehicle; respecte a les immissions, la mesura representa una reducció del 18% d'NO_x i del 9% de partícules en suspensió). En referència a les víctimes d'accidents mortals, durant l'any 2008 s'han reduït respecte al 2007 en un 37%, i en un 30% els ferits en el tram de la xarxa viària metropolitana limitada a 80 km/h.

El debat, per tant, no ha de situar-se en si es pot anar més ràpid o no, sinó amb quina qualitat volem circular en l'entorn urbà de Barcelona.

Una altra mesura que cal destacar és la destinada a ambientalitzar les flotes de vehicles destinats al transport públic, neteja, recollida d'escombraries, etc., gràcies a la instal·lació de filtres de partícules als vehicles pesants dièsel Euro III dels serveis públics i a la substitució a gas natural dels dièsel. Per a vehicles existents, s'havia d'implantar aquesta mesura en un termini que finalitza aquest mateix 2009. I, encara que s'avança en alguns sectors, com el transport urbà de Barcelona, encara queda molta feina per fer.

Altres mesures del Pla d'actuació, en relació amb la mobilitat, són:

- Criteris ambientals a aplicar en el planejament urbanístic per reduir les necessitats de mobilitat motoritzada i fomentar els mitjans de transport més sostenibles.

- Construcció d'aparcaments dissuasoris en estacions ferroviàries suburbanes. S'estima un augment total de més de 10.000 places d'aparcament i una reducció total de 56 tones d'òxids de nitrogen i de 3 tones de partícules a l'any.
- Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.
- Ampliació de la xarxa de metro i FGC existent i de l'oferta de transport públic en general, creació de carrils d'alta ocupació, foment de l'ús del vehicle compartit, millora de la gestió de la circulació en vies interurbanes, ordenació del trànsit, etc.
- Ampliació de la xarxa de Metro i FGC existent. Amb la implantació de les noves línies previstes, s'estima que gairebé 250.000 passatgers que usen habitualment el vehicle privat o l'autobús passaran a utilitzar aquestes línies. Comportaria una reducció de 121 tones/any de diòxids de nitrogen i de 5 tones/any de partícules.
- Ampliació de la xarxa de carril bus i creació de carrils VAO. Actualment en aquestes zones només existeixen carrils bus urbans. Estan projectats tres carrils amb caràcter interurbà: Diagonal (B-23), Meridiana (C-58), Gran Via Nord. S'hauria de senyalar que, des del nostre punt de vista, el carril VAO de la B-23 es podria pintar ja, sense esperar a posar en marxa grans obres d'infraestructures que només serviran per endarrerir més encara la seva posada en marxa.
- Foment de l'ús del vehicle compartit, a través de les administracions, empreses, universitats, etc., amb incentius clars i concrets per aquells que posin en marxa aquesta mesura. L'any 2004, l'ocupació dels vehicles privats era de 1.4 persones, mentre que actualment es situa en 1.2 persones/vehicle; amb una ocupació de 2 persones s'aconseguiria una reducció de 1.216 tones/any d'òxids de nitrogen i de 113 tones/any de partícules.
- Foment de la mobilitat a peu, amb zones de pacificació del trànsit, aplicació del codi d'accessibilitat, creació d'una xarxa d'itineraris segurs, increment de l'amplada de les voreres, etc.
- Aplicació de les normatives Euro 4 i 5 relatives a l'homologació de vehicles, que suposaran una reducció del 30% de les partícules i del 37% dels òxids de nitrogen.
- Mesures al port de Barcelona: requeriments ambientals a la flota de camions, potenciació del transport ferroviari de mercaderies, renovació de la flota d'embarcacions interiors, subministrament elèctric als vaixells, modificació de l'esquema de les taxes portuàries, millores en la manipulació

de productes pulverulents, renovació de la maquinària auxiliar de càrrega i descàrrega, pla de reducció de les emissions al recinte.

- Mesures a l'aeroport de Barcelona: subministrament elèctric a les aeronaus, substitució progressiva dels vehicles que operen en l'interior del recinte, pla de millora operativa a terra.

Valoració del Departament de Mobilitat de CCOO de Catalunya sobre les mesures de mobilitat a les empreses

Racionalitzar els desplaçaments entre el domicili i els centres de treball és un dels objectius que es deriven del Decret 226/2006. Es tracta d'una aposta per la gestió d'aquests desplaçaments com una forma de reconduir les pautes de mobilitat actual cap a formes més sostenibles, des del punt de vista mediambiental. Els desplaçaments laborals suposen més d'un terç de la mobilitat urbana, principalment en vehicles privats (60%), més de 23.1 milions de desplaçaments en dia feiner a Catalunya, mentre que només un 20% ho fa en transport públic i un 20% en bicicleta o a peu. Aquests desplaçaments són responsables d'una gran part dels problemes generats: consum energètic, contaminació, sinistralitat laboral, congestions, pèrdues econòmiques, absentisme laboral, etc.

La dispersió dels nuclis urbans i dels polígons d'activitat econòmica sobre el territori, i l'allunyament de molts centres de treball de les xarxes de transport col·lectiu, ha afavorit la utilització del vehicle privat com a mitjà de transport habitual per anar a la feina, amb els impactes ambientals que això comporta.

La finalitat d'un pla de desplaçaments d'empresa és reconduir els desplaçaments recurrents que s'efectuen cada dia per motiu de treball cap a modes de transport social i ambientalment més sostenibles. Es tracta d'un instrument que ha de servir per garantir l'accés al lloc de treball a totes les persones per igual, millorar la competitivitat de les empreses, reduint els costos interns que la mobilitat provoca, i fer conscients als treballadors i treballadores, però també a les empreses, de la necessitat de canviar l'actual model de mobilitat.

Per aconseguir-ho és necessari planificar de forma racional cadascuna de les mesures que es proposen al pla de desplaçaments, adaptades a les



necessitats i a la realitat de cada centre de treball i a les circumstàncies dels mateixos treballadors i treballadores.

Els plans són un mètode eficaç de millorar les condicions de mobilitat generades en els centres d'activitat, reconduint els efectes no desitjats d'aquests desplaçaments, i oferint alternatives reals que ajudin a reduir el número de vehicles que es desplacen als centres de treball. Ha de servir per millorar l'accessibilitat als centres de treball, millorant la qualitat de vida i les condicions de treball. Un desplaçament lliure del cost psicològic i de l'ansietat produïda per la congestió diària permet assolir beneficis econòmics i socials.

En el seu informe de seguiment de la implantació de les mesures del Pla d'actuació, presentat al Fòrum Social de participació en el seguiment, el propassat mes de febrer de 2009, el Departament de Medi Ambient i Habitatge feia una valoració positiva de les mesures relacionades amb la indústria, el trànsit i el transport.

En aquest sentit, l'informe assenyalava que les estacions de medició de trànsit, fora de Barcelona, presentaven una baixada d'emissions del 13%, però que a la zona urbana de Barcelona, aquesta baixada només podia xifrar-se en el 3%, molt per sota de la mitjana.

El Departament també va assenyalava que la valoració general de l'aplicació de les mesures del Pla és favorable, i que està funcionant, encara que no s'arribaran als nivells exigits per la Unió Europea per l'any 2010. En el tema de les partícules, per exemple, s'haurà de demanar una pròrroga de tres anys, i introduir noves mesures complementàries, a més a més de millorar aquelles que ja s'estan aplicant.

En aquests moments, i a falta de dades més recents, el transport terrestre continua suposant el 40% de les emissions de NOx i del 52% d'emissions de partícules a la Zona 1, i del 46% d'emissions de partícules a la Zona 2, mentre que les emissions industrials només suposen un 31%, 28% i 38%, respectivament.

Pel que fa al tema dels plans de desplaçaments d'empresa, els associats a centres d'activitat econòmica i centres generadors de mobilitat, el Departament assenyalava que actualment s'han elaborat plans que afecten a 214.463 treballadors i treballadores, i 214.650 visitants. Entre aquests plans destacaven els dels polígons industrials Almeda, Zona Franca, ZAL, Zona Montmeló-Parets-Montornés del Vallès, Zona Sabadell-Sant Quirze del Vallès, Zona Sant



Andreu-Castellbisbal, Can Sant Joan, així com també els de la Universitat Autònoma de Barcelona, la Ciutat Judicial, l'Aeroport o l'Hospital de Granollers. També la Generalitat de Catalunya està elaborant els plans de mobilitat dels seus centres de treball.

Tanmateix, la Generalitat de Catalunya ha elaborat una guia pràctica per redactar els plans de desplaçaments d'empresa i una eina informàtica per realitzar estimacions d'emissions de contaminants a l'atmosfera, que es va presentar en públic en novembre de 2008.

En relació amb aquestes xifres i amb aquestes informacions, des de CCOO de Catalunya volem aclarir determinats aspectes.

En primer lloc, clarificar que la majoria dels plans esmentats anteriorment, ja s'havien iniciat abans de la posada en marxa del Pla d'actuació, gràcies en bona mesura a les pressions de CCOO de Catalunya per la seva posada en marxa. Ha estat gràcies a aquest impuls que, per exemple, es va iniciar el pla de mobilitat de l'Aeroport de Barcelona, recentment presentat en públic amb la inauguració de la nova terminal, que CCOO de Catalunya va estar reclamant des de l'any 2003, en que va plantejar la seva primer exigència i va posar en marxa les primeres mobilitzacions en aquest sentit.

En segon lloc, assenyalar que molts dels plans de desplaçaments anteriorment anomenats es troben actualment paralyzats per manca de pressupost, de fonts de finançament i de voluntat política per part de les administracions per dur a terme moltes de les mesures recollides en aquests plans. Aquest és, per exemple, el cas del pla de desplaçaments de l'Hospital de Granollers que ha estat "dormit" en un calaix durant molts mesos, per manca d'impuls per part de les administracions competents.

En tercer lloc, denunciar que, malgrat el seu paper com a element de lideratge del Pla d'actuació, la Generalitat de Catalunya no s'ha pres la molèstia de "predicat amb l'exemple" a l'hora d'impulsar els plans de desplaçaments a les seves administracions i empreses. Ni tan sols el Departament de Medi Ambient i Habitatge ha presentat encara el seu pla, encara que les mesures aprovades pel mateix haurien d'estar aplicades abans del 31 de desembre d'aquest mateix any.

Segons l'Autoritat Metropolitana del Transport (ATM), que és l'organisme responsable d'analitzar els plans presentats, donar la seva conformitat al contingut i donar validesa a les mesures proposades, en data 30 d'abril de

2009 només s'han presentat un total de 12 plans de desplaçaments d'empresa, 11 a centres privats i 1 a centres públics que, territorialment i segons el número de treballadors i treballadores afectats, es distribueixen tal i com es mostra en els quadres següents:

PDE informat, segons tipus de centre de treball			
municipis	privat	públic	total
Badalona	2		2
Barberà del Vallès	1		1
Barcelona	2	1	3
Castellbisbal	1		1
Esplugues de Llobregat	1		1
Gavà, Viladecans	1		1
L'Hospitalet de Llobregat	1		1
Parets del Vallès	1		1
Sant Cugat del Vallès	1		1
Total	11	1	12

núm. treballadors/es afectats			
municipis	privat	públic	total
Badalona	750		750
Barberà del Vallès	600		600
Barcelona	1.426	550	1.976
Castellbisbal	1.210		1.210
Esplugues de Llobregat	1.000		1.000
Gavà, Viladecans	1.055		1.055
L'Hospitalet de Llobregat	600		600
Parets del Vallès	s.d.		0
Sant Cugat del Vallès	750		750
Total	7.391	550	7.941

Tanmateix, únicament 2 dels 12 plans de desplaçaments presentats estableixen objectius quantificats de millora: en un cas el centre de treball es proposa reduir la quota de vehicle privat motoritzat en un 3% en un any a partir de l'aprovació del pla de desplaçaments; l'altre proposa una reducció d'un 5.5% de la quota del vehicle privat anual.

Aquesta situació és especialment greu, si tenim en compte que, segons dades plantejades des de CCOO de Catalunya i reconegudes per l'administració, el número total aproximat d'empreses afectades per les mesures del Pla de qualitat, **està al voltant de les 280 empreses**, tan públiques com privades. Això representa que, malgrat l'obligatorietat de fer els plans de desplaçaments



d'empresa abans de finals de 2008 i d'haver d'aplicar les mesures dels plans abans de finals de l'any 2009, tot just un 4% de les mateixes ha fet la feina.

Propostes de CCOO de Catalunya, en relació als plans de desplaçaments d'empresa

Tenint en compte que les mesures relacionades amb la mobilitat per motius laborals representen el 20% de la mobilitat que es produeix en la Regió Metropolitana de Barcelona, segons l'Enquesta de mobilitat en dia feiner de 2006, i que és el motiu de desplaçament amb més pes dels que generen mobilitat, si no es produeix un canvi cap a modes més sostenibles, no es millorarà la qualitat de l'aire i no es compliran els objectius manifestats al Pla d'actuació.

La mesura que obliga a les empreses de més de 500 treballadors/es i els centres de les administracions públiques de més de 200 a fer un pla de desplaçaments d'empreses, va néixer amb una sèrie de mancances que, des de CCOO de Catalunya, creiem que s'haurien de solucionar, per poder donar un nou impuls al Pla d'actuació.

Per exemple, no es donen indicadors sobre quines mesures ha d'assolir el pla, no es fa referència a la possibilitat d'elaborar plans en l'àmbit dels polígons industrials, ni de la necessària participació dels treballadors i treballadores afectats, mitjançant la Representació Legal dels Treballadors, en el procés de diagnosi, avaluació i propostes del pla, etc. Un altre dels aspectes importants que s'haurien de redefinir és el del concepte de "centre generador de mobilitat", per evitar situacions que permeten que determinats centres esquivin la mesura amb el subterfugi d'al·legar que són diferents centres de treball els que s'aglutinen en un mateix centre d'activitat.

Malgrat tot, és una mesura que ha de ser destacada, seguint la tendència de gestió de la demanda de transport als centres de treball, en els desplaçaments des del domicili, etc., un instrument que neix lligat a les iniciatives de millora de la qualitat de l'aire, però que, malgrat la seva importància, s'està demostrant que sense un règim sancionador directe és molt difícil aconseguir que les empreses facin els plans.

En aquest sentit, CCOO de Catalunya proposa les següents mesures, a més de les esmentades anteriorment:

- Participació dels treballadors i treballadores en la implementació de les mesures proposades, seguiment i participació en el desenvolupament i avaluació de les mesures del Pla. Per avançar en el nou paradigma de la mobilitat sostenible i segura, és necessari assolir la participació de tots els afectats, des dels treballadors a les empreses, juntament amb els sindicats i les associacions empresarials, però especialment amb les administracions públiques implicades. Però, en definitiva, l'objectiu dels plans de desplaçaments d'empresa és modificar els hàbits de mobilitat dels treballadors i treballadores i, per tant, han de tenir una participació activa en el desenvolupament dels PDE. És paradoxal deixar fora d'aquesta planificació als treballadors i treballadores que, en definitiva, són els que han de fer el canvi modal. Els plans de desplaçaments s'han d'entendre també com una taula de trobada de tots els agents, on s'argumentin les motivacions que poden fer possible un canvi del model de mobilitat. Així doncs, per a la realització d'un plans de desplaçaments és important la formació d'una comissió a la que estigui representada totes les parts implicades, i la selecció d'un coordinador, que pot ser també el gestor de mobilitat, d'empresa o de polígon.
- Definició de la figura del gestor/a de mobilitat, formació requerida, designació i finançament.
- Els sindicats, com a representants dels treballadors i treballadores, som un organisme implicat en la posada en funcionament d'aquesta mesura. Per això, creiem que és necessari que les empreses informin als representants legals de les mesures en l'àmbit dels plans de desplaçaments que es facin. En aquest sentit, creiem que s'ha de requerir a les empreses que convoquin una taula de mobilitat que gestioni la participació dels diferents agents socials en el desenvolupament del plans de desplaçaments.
- La terminologia utilitzada per designar aquelles zones que estan subjectes al pla és de centres generadors de mobilitat. CCOO de Catalunya considera que s'ha de matitzar aquesta denominació i incloure conceptes com plans de mobilitat de polígons industrials, àrees d'activitat productiva i grans equipaments, incloent àrees territorials i centres generadors de mobilitat per motius laborals que s'utilitza en el marc del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana. Això permetria eliminar els "buits" conceptuals que ens hem trobat fins ara, especialment amb el sector de serveis.

- Per aconseguir l'objectiu principal de reduir les emissions, a més de realitzar un pla de desplaçaments d'empresa que promogui un canvi en el repartiment modal incentivant l'ús dels transports públics i els desplaçaments més sostenibles, s'han de modificar els hàbits individuals, però això no es podrà aconseguir sense mesures i intervencions que potenciïn i prioritzin l'opció de la mobilitat sostenible davant l'actual model de mobilitat. Això s'ha de fer de manera global, ja que no podem considerar una solució única o una alternativa vàlida per arribar a aquest objectiu de consolidar un model de mobilitat sostenible i segur.
- S'ha de tenir en compte la coordinació dels plans de mobilitat d'empreses amb els plans de mobilitat d'àrees productives (bàsicament polígons industrials i centres d'activitat econòmica) i amb els plans de mobilitat urbana d'àmbit municipal, perquè no entrin en contradicció. Per exemple, si una empresa d'un polígon determinat, per número de treballadors/es està obligada a fer un PDE, no té sentit que les empreses del seu voltant no es puguin beneficiar de les mesures d'aquest, si s'amplia el seu abast territorial. Al mateix temps, s'ha de tenir en compte que moltes d'aquestes àrees productives abasten més d'un terme municipal.

El marc legal actual que ens proporciona l'article 18 del Decret 152/2007, de 10 de juliol, sobre 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona declarats zona de protecció especial pel Decret 226/2006, en referència a l'obligatorietat de dotar als centres de treball i centres generadors de mobilitat de plans de desplaçaments d'empresa, és una oportunitat per aconseguir la integració de la cultura de la planificació de la mobilitat sostenible i segura en les empreses, de forma integrada, com a la resta de plans superiors. La responsabilitat per aconseguir el màxim profit d'això correspon als gestors d'aquestes polítiques, però també han d'estar implicats tota la resta d'agents socials.

Durant el primer any de vigència del Decret només s'han redactat 12 plans de desplaçaments. Per això, creiem que és imprescindible incrementar la pressió perquè les empreses redactin els seus plans, mitjançant la informació i pedagogia de la mesura, però també, quan sigui necessari, mitjançant la pressió sancionadora de l'administració.

Els plans de desplaçaments poden ser una bona eina, una garantia per aconseguir els objectius marcats per la Llei de Mobilitat de Catalunya: que serveixin per proporcionar a tots els treballadors i treballadores un sistema de mobilitat més sostenible i segur. Però ens hem d'assegurar que la seva aplicació no caigui en l'oblit per la manca de voluntat de les empreses, la manca de pressió de l'administració o la manca d'interès de la ciutadania. És



per això que, des de CCOO de Catalunya, continuarem fent pressió per tal que el Decret 152/2007 continuï vigent, encara que s'hagin de renovar alguns dels seus aspectes principals. Per això, farem les propostes que creiem imprescindibles pel seu millor funcionament.

Els plans de desplaçaments han de servir per gestionar la mobilitat de les persones i mercaderies, amb l'objectiu de disminuir tots els seus efectes indesitjables. Això ens permetrà posar els fonaments de la gestió d'un nou paradigma basat en la mobilitat sostenible i segura. Amb aquest nou model hem d'aconseguir estalviar energia, contaminar menys, reduir la sinistralitat laboral, millorar la salut de les persones, etc.