

## NOTA DE PREMSA

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

- *L'AMB, l'Ajuntament de Barcelona i el RACC han liderat el primer estudi metropolità sobre el terreny, en 31 punts de la metròpolis, per analitzar el parc circulant de vehicles i el seu impacte real sobre la qualitat de l'aire*
- *L'antiguitat mitjana de tots els vehicles en vies ràpides és de 8,4 anys, i de 7,9 anys en l'àmbit urbà*
- *El dièsel encara és el combustible majoritari, tot i que en les noves adquisicions aquesta tendència està canviant a favor de la benzina, els híbrids comencen a tenir importància en l'àmbit urbà i els vehicles elèctrics encara són testimonials*
- *Els vehicles amb distintiu ambiental de la DGT estalvien entre un 32% i un 80% de les emissions de NO<sub>2</sub> i entre un 69% i un 94% de les emissions de PM, respecte un vehicle sense etiqueta*

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

L'estudi ha identificat **176.365 vehicles** i ha mesurat correctament les emissions de **més de 92.365 vehicles**. Aquesta **mostra està estratègicament escollida en 31 punts de mesura de la metròpolis<sup>1</sup>** i distribuïda per tal d'obtenir un coneixement complet de la mobilitat metropolitana: es cobreixen les principals **vies ràpides** metropolitanes, amb **79.769 vehicles identificats (45,2%)**, i l'àmbit urbà dels municipis, amb **90.871 vehicles identificats (51,5%)**. Els altres 5.725 vehicles identificats (3,3%) corresponen a altres àmbits: Mercabarna, el Port de Barcelona i l'Estació d'Autobusos Fabra i Puig.

#### **Tipologia de vehicle en circulació**

En l'àmbit urbà, la **circulació de turismes** és del **57%<sup>2</sup>**, tot i que al centre de la ciutat de Barcelona baixa 10 o 15 punts per donar pas principalment a motos i taxis. A nivell metropolità, per darrera de la circulació dels turismes, es troben les furgonetes

---

<sup>1</sup> Veure mapa amb els punts de mesura al dossier

<sup>2</sup> Veure tipus de vehicle en circulació al dossier

(13,5%), les motos (11,5%) i els taxis (10,2%). En **vies ràpides**, en canvi, **la circulació dels turismes augmenta gairebé fins al 73%**.

### **Antiguitat i envelliment dels vehicles**

L'antiguitat mitjana de tots els vehicles en **vies ràpides és de 8,4 anys**, i de **7,9 anys en àmbit urbà**. En aquest sentit, la major presència de taxis en l'àmbit urbà ajuda a reduir la mitjana d'antiguitat dels vehicles<sup>3</sup>.

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

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

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

### **Distribució dels vehicles segons etiqueta ambiental de la DGT**

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

Les zones amb **major proporció de vehicles més contaminants (sense etiqueta)** en circulació corresponen a la **perifèria de Barcelona**, que és on el parc és més envellit, ja que és al centre de la ciutat on també circulen major nombre de taxis, fent baixar aquesta proporció.

---

<sup>3</sup> Veure antiguitat mitjana dels vehicles al dossier

<sup>4</sup> Veure distribució segons etiqueta ambiental de la DGT al Dossier

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

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

### **Energia utilitzada pels vehicles circulants**

Sobre l'energia utilitzada pels vehicles circulants<sup>5</sup>, l'estudi revela que els **vehicles elèctrics encara són testimonials**, però que **els híbrids comencen a tenir importància en l'àmbit urbà** (3,3%). Tot i això, el **dièsel encara és el combustible majoritari**, tant en l'àmbit en àmbit urbà (65%) com en les vies ràpides (72%).

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

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

### **Mobilitat interna i externa**

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

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

---

<sup>5</sup> Veure distribució dels vehicles segons energia de propulsió al dossier

### **Emissions contaminants d'NO<sub>x</sub> i PM**

L'estudi també demostra clarament que els **vehicles dièsel que circulen per l'àrea metropolitana emeten més emissions contaminants (NO<sub>x</sub> i PM) que els vehicles de gasolina**. L'estudi també ratifica que les diferents normatives EURO (excepte l'EURO-5) han suposat un descens progressiu sobre les emissions dels vehicles<sup>6</sup>.

Sobre les emissions dels vehicles (NO<sub>x</sub> i PM), comparant entre tipus de vehicle i ocupació mitja del mateix, **les emissions per km i passatgers donen clar avantatge al transport públic col·lectiu**, seguit dels turismes i les motocicletes.

Els vehicles amb distintiu ambiental de la DGT emeten entre un 32% i un 80% menys de NO<sub>2</sub> i entre un 69% i un 94% menys de PM que un vehicle sense etiqueta<sup>7</sup>.

### **Realització i objectius de l'estudi**

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

L'equip de treball va estar està format per una furgoneta equipada amb una **càmera**, que enregistra la matrícula del vehicle; d'un **feix de llum ultraviolada**, que capta la velocitat i l'acceleració del vehicle; i d'un **espectròmetre**, que mesura les emissions de contaminants dels tubs d'escapament dels vehicles (NO<sub>x</sub>, Partícules, CO, etc.).

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

---

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

<sup>7</sup> Veure estalvi en funció de l'etiqueta ambiental de la DGT al dossier