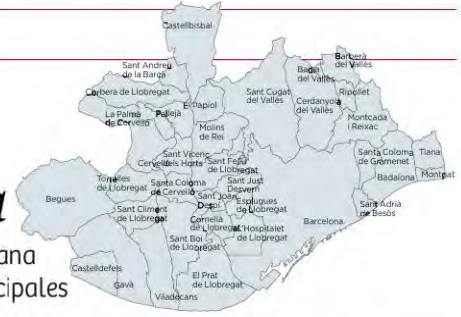


## METRÓPOLIS BARCELONA

# La industria y la construcción, con la reducción de la contaminación atmosférica

Primeros pasos para hacer extensiva al tejido productivo la estrategia metropolitana de mejora de la calidad del aire, a través de buenas prácticas y ordenanzas municipales



ANNA CANO

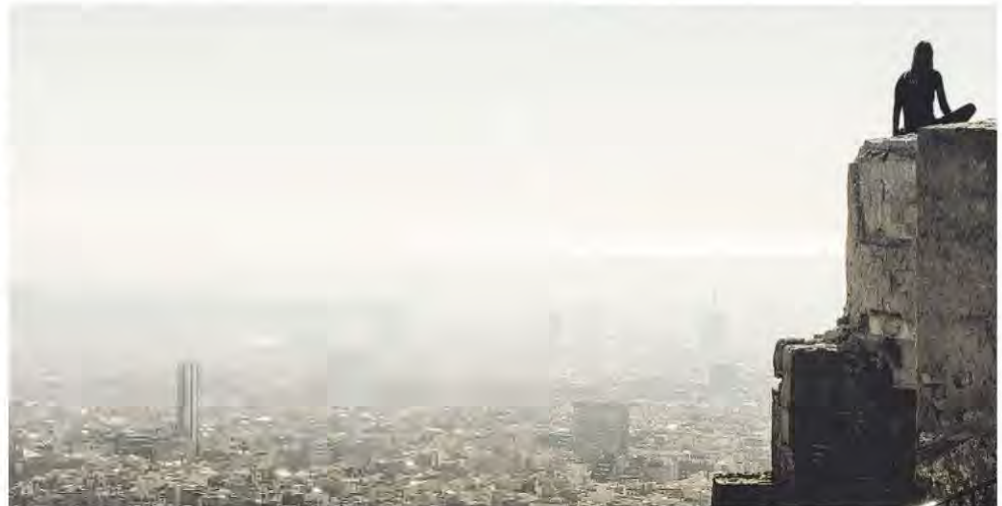
**E**l tráfico motorizado causa en torno al 80% de la contaminación atmosférica en conurbaciones urbanas como el área metropolitana de Barcelona, pero otros agentes, como la industria o las obras, también participan en ello. En este sentido, en enero de 2017 el pleno del AMB aprobó el Programa Metropolitano de Medidas contra la Contaminación Atmosférica, en el que se incluyen diferentes actuaciones para realizar en los ámbitos de la movilidad, la industria, las obras y la educación ambiental, con el objetivo de mejorar la calidad del aire en el territorio. Por ejemplo, medidas preventivas como dispersar agua nebulizada durante los derribos, buenas prácticas en la organización del personal y las mercancías, evitando las horas punta, o incluso restricciones puntuales durante los días de alerta por contaminación, ayudan a reducir la presencia de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) y partículas PM10, causantes de unas tres mil muertes prematuras cada año.

En este sentido, a finales de 2017 el pleno del AMB aprobará un plan de acción genérico de reducción de las emisiones dirigido al sector industrial y a los 36 ayuntamientos metropolitanos. El objetivo es doble: ir homogeneizando los criterios de los diferentes municipios y preparar paquetes de acciones viables y rápidas para aplicarlas durante las fases de alerta y los episodios de contaminación. "Será una especie de manual con

## El tráfico supone casi el 70% de la contaminación atmosférica, la industria aporta un 15% y la construcción suma entre un 10 y un 15%

acciones concretas que pueden adoptarse en cada escenario y que se clasifican según el sector y el tamaño de la empresa", explica Carmen Montaña, jefa del Servicio de Autoridad Ambiental del AMB. "Queremos centrarnos en la pequeña industria, que tiene un impacto reducido de forma individual pero que, en conjunto, supone muchos pequeños focos y no cuenta con tanta ayuda para elaborar planes propios", añade.

La confección de este Plan genérico responde también al interés demostrado por el tejido productivo de proximidad, que había hecho llegar al AMB peticiones de ejem-



plos y recomendaciones para contribuir a la mejora atmosférica. "Los ayuntamientos enviarán el documento a las empresas de su territorio y estas elaborarán su propio plan de actuación, que se validará posteriormente", concreta Mireia González, técnica del mismo servicio metropolitano. Además, el AMB ha impulsado en 2017 una guía de usuarios para el control de generadores de bajas emisiones atmosféricas dirigida a los servicios técnicos metropolitanos y municipales, para orientarlos en la tramitación de nuevas actividades y en el seguimiento de las que están en marcha.

### MENOS POLVO EN LAS OBRAS

En cuanto a las obras y al sector de la construcción, el Programa Metropolitano de Medidas contra la Contaminación Atmosférica -aprobado el pasado enero- ya preveía hacer difusión de la guía de buenas prácticas para la prevención de la contaminación atmosférica en las obras de los municipios metropolitanos, en especial las de partículas en suspensión. Este inventario recoge métodos constructivos, dispositivos de prevención fijos y medidas puntuales que pueden marcar la diferencia claramente en una obra de tamaño mediano y grande. Algunos ejemplos son revestir los pilares con telas, evitar los días de fuerte viento para las operaciones de descarga de materiales, cubrir con lonas los compartimentos de carga de los camiones, reducir la velocidad y

los viajes en vacío de esos vehículos y rociar con agua las superficies que no se utilizarán durante tres o más días.

El modelo no es solo para obras, es para modelizar la contaminación atmosférica en general. También favorecerá el modelo de predicción y evaluación de la contaminación atmosférica, para contrastar cómo contribuye cada medida a mejorar o empeorar la calidad del aire. En una primera fase (2017-2018), esta modelización de la calidad

## A finales de año, el AMB aprobará una ordenanza base para homogeneizar las medidas de reducción de las emisiones en las obras municipales

del aire se implantará en siete municipios: Badalona, Sant Adrià del Besòs, Santa Coloma de Gramenet, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern y el Prat de Llobregat. A continuación, se valorará hacerla extensiva al resto de municipios metropolitanos.

"A finales de año, se aprobará también una ordenanza base con las principales medidas de la guía, para las obras privadas, para que los ayuntamientos la hagan suya progresivamente y poco a poco converjan las diferentes formas municipales de abordarla", apunta Elena Veza, técnica de Sostenibilidad y Edu-

cación Ambiental de la Dirección de Servicios Ambientales del AMB. Actualmente, los ayuntamientos aplican estas medidas en las obras de su competencia a través de diferentes instrumentos, como son los pliegos de las adjudicaciones, las ordenanzas vigentes y las cláusulas en las licencias de obras.

"Además de avanzar hacia un marco común, la ordenanza base quiere proporcionar herramientas a los consistorios más pequeños que todavía no toman ninguna medida en este ámbito con recursos limitados", indica Veza.

En la metrópolis barcelonesa, la industria aporta aproximadamente un 15% del dióxido de nitrógeno y las micropartículas perjudiciales, mientras que las obras aportan entre el 10 y el 15%. Una parte importante de esas emisiones están relacionadas, precisamente, con la movilidad que incluye la actividad productiva, dado que los vehículos motorizados son el gran generador de contaminación atmosférica en los entornos urbanos. El coste de aplicar las medidas principales propuestas es muy bajo para las empresas, que, en la mayoría de casos, son ya muy activas en el cumplimiento de las actuaciones preventivas y en la incorporación de acciones especiales las dos o tres veces al año que se produce un episodio de contaminación en Barcelona. La mejora de la calidad del aire es una estrategia clave y transversal de este mandato en el AMB, desde una perspectiva de salud pública y calidad de vida de los ciudadanos.

## Prueba piloto en L'Hospitalet

A raíz de la peatonalización de la calle del Progrés de L'Hospitalet de Llobregat, en el barrio de Collblanc, el Ayuntamiento planteó una prueba piloto para calcular y comparar las emisiones que soporta esta vía antes, durante y después de la obra municipal. "A través de la guía del AMB, introdujimos varias obligaciones en el pliego de contratación para que la empresa adjudicataria se cuidara de las emisiones, sobre todo en momentos delicados, como el derribo o el asfaltado", relata Susana Pinto, técnica del Área de Espacio Público, Vivienda, Urbanismo y Sostenibilidad de

L'Hospitalet. El estudio previo, elaborado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), permite evaluar, ahora que la obra está ya casi terminada, qué impacto ha tenido la restricción de movilidad en la propia calle y en su entorno. "Los primeros datos apuntan que durante los trabajos las micropartículas en suspensión se han incrementado mucho, y tenemos que analizar, como Ayuntamiento, hasta qué nivel estamos dispuestos a tolerar", expone. En cambio, parece que el dióxido de nitrógeno ha bajado significativamente, dada la prohibición de circular.

"Ahora queremos extrapolar esta experiencia a otras obras y ver si vale la pena instalar sensores en todas las obras civiles de cierta relevancia", añade la técnica. El gobierno municipal sopesa también fijar cláusulas de control de contaminación a las cláusulas de adjudicación para reducir el polvo que generan las obras. Los sensores, además, evolucionarán, en los próximos años, para resolver limitaciones que persisten, como la medida eficiente de compuestos orgánicos volátiles o la detección instantánea de altos niveles de dióxido de nitrógeno.