



Entesa per Sabadell

Al·legacions d'Entesa per Sabadell al Pla d'acció Sabadell Aire Net 2030

Isidre Soler Clarena, major d'edat, amb DNI 39016946E, en nom i representació d'Entesa per Sabadell en qualitat de secretari general, amb seu social al carrer d'Advocat Cirera, 8 - 1r pis, porta 13, 08201 de Sabadell

EXPOSA,

Que el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona del dia 11.08.2025 va publicar l'edicta que en base l'acord de Ple de l'Ajuntament de Sabadell, en sessió ordinària de data 29.07.2025, va aprovar inicialment el *Pla d'acció Sabadell Aire Net 20230* i sotmetre'l a informació pública durant un termini de 30 dies hàbils per tal de poder formular les al·legacions i reclamacions oportunes.

Que després d'avaluar la proposta del Pla d'acció Sabadell Aire Net 20230, presenta les Consideracions i Al·legacions següents:

CONSIDERACIONS

La qualitat de l'aire i la contaminació atmosfèrica és un dels principals problemes de la nostra societat. A Sabadell, al Vallès i a l'Àrea Metropolitana de Barcelona respirem aire nociu, il·legal, perquè tot i ser d'obligat compliment s'incompleix reiteradament el líndar màxim d'emissions fixat per la Unió Europea i, per descomptat, estem molt lluny de complir els nivells màxims fixats per l'OMS molt menys permisius.

Per aquest motiu el Tribunal de Justícia de la Unió Europea va sancionar l'any 2022 l'Estat Espanyol per la contaminació de l'aire a Barcelona, el Vallès i el Baix Llobregat i a Madrid, després que la Comissió Europea el demandés per **violar de manera "sistemàtica i continuada" els límits legals de qualitat de l'aire i per no haver pres les mesures adequades per corregir aquesta situació o perquè les adoptades eren insuficients.**

Segons l'Institut de Salut Global de Barcelona (ISGlobal) cada any moren de manera prematura més de 3.700 persones a l'Àrea Metropolitana de Barcelona degut a malalties relacionades amb la contaminació. Sabadell, és una de les ciutats de l'àmbit metropolità amb uns índex de contaminació més elevats i es calcula que moren prematurament unes **300 persones a l'any** per malalties relacionades amb la contaminació atmosfèrica.

El trànsit i el transport per carretera, degut als combustibles fòssils, són els sectors que més contaminants atmosfèrics generen: Diòxid de carboni (CO₂) Diòxid de nitrogen (NO₂) i les partícules en suspensió menors de 2,5 micres (PM_{2,5}). A més dels greus problemes de salut pública, aquests contaminants també son **els principals causants de l'escalfament global i del canvi climàtic.**

A la nostra ciutat, segons el "Projecte Tècnic de la Zona de Baixes Emissions de Sabadell" del propi Ajuntament, el trànsit és la principal font contaminant:

- El trànsit urbà + la C-58, emeten el **78%** dels NO_x i gairebé el **90%** de les PM₁₀
- El global de la mobilitat en superfície, vehicle privat i xarxa d'autobusos, aporten el **85%** del total de les emissions de NO_x i un **95%** de les emissions de PM₁₀.

Davant d'aquesta realitat la lluita contra la contaminació atmosfèrica i el canvi climàtic i les actuacions a favor de millorar la qualitat de l'aire i la salut de les persones ha de ser unes de les principals prioritats de les polítiques públiques.

Malauradament, a Sabadell el govern municipal de PSC i Junts actua amb negligència i absoluta irresponsabilitat política i tècnica, menystenint les obligacions legals que té d'actuar per a disminuir la contaminació atmosfèrica, millorar la qualitat de l'aire i vetllar per la salut pública de les persones. Les seves actuacions i propostes en sentit contrari avalen aquesta consideració:

- Impulsa de manera obsessiva el **Quart Cinturó / Ronda Nord** i la **Ronda Est** que acabaria amb els darrers espais naturals del Rodal de Sabadell i del Vallès i faria augmentar la contaminació atmosfèrica.
- En 6 anys no ha aplicat cap ni una de les actuacions previstes pel **Pla director de la Bicicleta de Sabadell 2019-2025** i convertir-lo en un element clau del canvi modal.
- Ha implantat una **Zona de Baixes Emissions**, després de molts esforços per evitar-la, que és una burla per insuficient i ser permissiva a pràcticament tots el vehicles.
- Vol construir un **aparcament soterrat de vehicles** al Passeig de la Plaça Major, enmig de la zona de vianants i de la ZBE, que fomentaria l'agitació del trànsit i l'augment de la contaminació atmosfèrica.
- No ha iniciat ni pressupostat cap actuació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell, **PMUS, 2023-2028** i replantejar el transport col·lectiu i planificar la mobilitat.
- Vol convertir el **riu Ripoll** en un polígon d'activitats de tot tipus, afavorint l'accés de vehicles, la massificació i la contaminació en detriment de les persones i el medi.

Una desafortunada realitat que genera molt poca credibilitat del govern municipal davant de qualsevol proposta per a millorar la qualitat de l'aire.

En l'ineludible i urgent canvi de paradigma ambiental i de qualitat de l'aire que respirem no s'avançarà incomplint les normatives, amb propostes descafeïnades i mesures sense voluntat d'aplicar-les. Cal responsabilitat política i tècnica. Calen actuacions concretes, efectives, coherents amb els objectius a assolir i implantar-les sense dilacions. **Ens hi va el futur, ens hi va la vida.**

1a – Manca d'avaluació del *Pla d'Acció per a la Millora de la Qualitat de l'Aire 2017-2022*

La proposta del Pla d'Acció Sabadell Aire Net 2030 fa referència al Pla d'Acció per a la Millora de la Qualitat de l'Aire 2017-2022, aprovat el juny de 2017 i esmenta que *amb els treballs sintetitzats en aquest document s'ha procedit a la seva revisió i actualització*.

Un pla que revisa i actualitza un pla anterior ha de partir d'avaluar quines actuacions del pla originari s'han executat. En el Pla d'Acció Sabadell Aire Net 2030 **no hi ha cap balanç de les actuacions realitzades** ni cap avaluació de l'assoliment dels objectius del pla originari.

2a – Manca de consideració de les emissions de CO₂

La proposta del Pla d'Acció Sabadell Aire Net 2030 fa referència als contaminants que es consideren rellevants al municipi i que tenen un impacte sobre la salut i descriu gasos com el Diòxid de nitrogen (NO₂) les Partícules (PM10 i PM 2,5) i l'Ozó troposfèric (O₃).

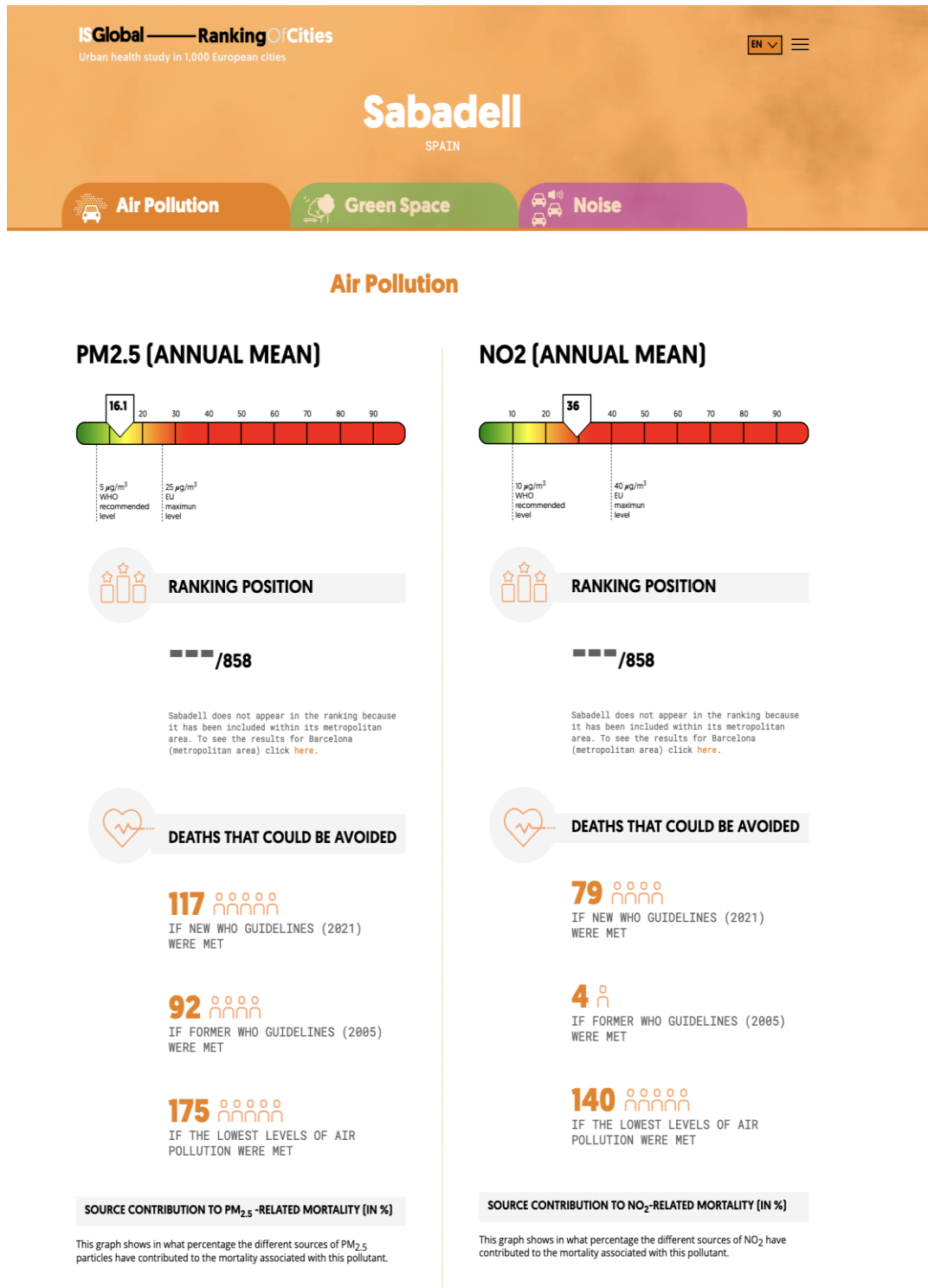
Pel contrari no fa cap esment a les emissions de Diòxid de Carboni (CO₂). Un gas, que tot i no ser considerat com a tòxic en concentracions normals, generat per la crema de combustibles fòssils, bàsicament en vehicles i fàbriques, pot provocar asma i el desplaçament de l'oxigen en concentracions elevades.

3a – Ignora els valors recomanats per l'OMS per protegir la salut davant la contaminació, fet que permetria continuar posant en risc de mort prematura moltes persones vulnerables

La protecció de la qualitat de l'aire és crucial per a la salut de la ciutadania de Sabadell. La institució internacional de referència és l'Organització Mundial de la Salut (OMS), una divisió de l'ONU. Tot el que sigui no respectar els nivells líndars proposats per aquesta institució mundial **suposen un risc major de salut per a la nostra gent**. De fet, segons l'State of Global Air 2024¹, una de cada nou morts al món té com a origen la contaminació de l'aire. La seva afectació és especialment preocupant en infants, persones grans, dones embarassades, gent amb malalties cròniques i treballadores i treballadors a l'aire lliure.

¹ <https://www.stateofglobalair.org/resources/factsheet/air-pollution-and-your-health>

Un índex del cost en vides humanes d'aquesta negligència el forneix l'ISGlobal Ranking of Cities² del prestigiós Institut de Salut Global de Barcelona³. Estudiant l'afectació de NO₂ i PM 2.5 en 1.000 ciutats europees, Sabadell hi queda retratada com una ciutat amb unes **300 morts anuals** per contaminació atmosfèrica. Això equival a prop d'un 15% de les defuncions anuals al nostre municipi. Un Pla que no es proposi protegir la salut pública a Sabadell seguint els estàndards de l'OMS **és un despropòsit injustificable**.



² <https://www.isglobal.org/ca/>

³ <https://isglobalranking.org/>

El 2021, l'OMS va actualitzar els valors límits recomanables de contaminació respecte als que havia aprovat el 2005⁴:

Recommended 2021 AQG levels compared to 2005 air quality guidelines

Pollutant	Averaging Time	2005 AQGs	2021 AQGs
PM _{2.5} , µg/m ³	Annual	10	5
	24-hour ^a	25	15
PM ₁₀ , µg/m ³	Annual	20	15
	24-hour ^a	50	45
O ₃ , µg/m ³	Peak season ^b	-	60
	8-hour ^a	100	100
NO ₂ , µg/m ³	Annual	40	10
	24-hour ^a	-	25
SO ₂ , µg/m ³	24-hour ^a	20	40
CO, mg/m ³	24-hour ^a	-	4

Dissortadament, la proposta municipal Pla d'Acció Sabadell Aire Net 2030 els **ignora** a fi que es rebaixi la percepció de l'alt grau de contaminació que pateix el conjunt de la ciutat durant tot l'any:

Taula 1. Límits normatius (en gris segons Reial Decret 102/2011 i en vermell segons Directiva 2024/2881)

Diòxid de nitrogen (NO ₂)		
Valor límit horari per a la protecció de la salut humana (Vlh)	Valor límit diari per a la protecció de la salut humana (Vld)	Valor límit anual per a la protecció de la salut humana (Via)
200 µg/m ³ de NO ₂	50 µg/m ³ de NO ₂	20 µg/m ³ de NO ₂
No superable en més d'1 ocasió en un any civil	No superable en més de 18 ocasions en un any civil	La base temporal és un any civil
200 µg/m ³ de NO ₂	40 µg/m ³ de NO ₂	40 µg/m ³ de NO ₂
No superables>18 ocasions en un any civil	No superable en més de 18 ocasions en un any civil	Correspon al valor de la mitjana anual

Partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10)	
Valor límit diari per a la protecció de la salut humana (VLD)	Valor límit anual per a la protecció de la salut humana (Via)
45 µg/m ³ de PM10	20 µg/m ³ de PM10
No superables en més de 18 ocasions en un any civil	La base temporal és un any civil
50 µg/m ³ de PM10	40 µg/m ³ de PM10
No superables en més de 35 ocasions en un any civil (base temporal és de 24 hores)	La base temporal és un any civil

Partícules en suspensió de diàmetre inferior a 2,5 micres (PM2,5)	
Valor límit anual per a la protecció de la salut humana (Via)	
10 µg/m ³ de PM2,5	
La base temporal és un any civil	
25 µg/m ³ de PM2,5	
La base temporal és un any civil	

Ozó troposfèric (O ₃)			
Valor objectiu per a la protecció de la salut humana	Valor objectiu per a la protecció de la vegetació	Llindar d'informació	Llindar d'alerta
120 µg/m ³ de O ₃	18.000 µg/m ³ ·h de O ₃	180 µg/m ³ de O ₃	240 µg/m ³ de O ₃
Correspon al valor màxim de les mitjanes 8-horàries mòbils del dia, i no es podrà superar en més de 18 ocasions per cada any civil de mitjana en un període de 3 anys	Correspon al sumatori de la diferència entre les concentracions horàries per sobre el llindar de 40 ppb (entre els mesos de maig a juliol dels valors horaris mesurats entre les 8:00 i les 20:00h HEC) i 80 µg/m ³ de mitjana en un període de 5 anys	Correspon al valor de la mitjana horària	Correspon al valor de la mitjana horària
120 µg/m ³ de O ₃	18.000 µg/m ³ ·h de O ₃	180 µg/m ³ de O ₃	240 µg/m ³ de O ₃
Correspon al valor màxim de les mitjanes 8-horàries mòbils del dia, i no es podrà superar en més de 25 ocasions per cada any civil de mitjana en un període de 3 anys	Correspon al sumatori de la diferència entre les concentracions horàries per sobre el llindar de 40 ppb (entre els mesos de maig a juliol dels valors horaris mesurats entre les 8:00 i les 20:00h HEC) i 80 µg/m ³ de mitjana en un període de 5 anys	Correspon al valor de la mitjana horària	Correspon al valor de la mitjana horària

Font: Reial Decret 102/2011 i Directiva 2024/2881

⁴ <https://www.who.int/news-room/feature-stories/detail/what-are-the-who-air-quality-guidelines>

	Proposta municipal	OMS
NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	20	10
PM 2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	10	5
PM 10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	20	15

És a dir, Pla d'Acció Sabadell Aire Net 2030 pretén - en el millor dels casos - **permetre una contaminació el doble del què recomana l'OMS** pel que fa a NO₂ i PM_{2.5} i un 50% quant a PM₁₀.

La referència als nous estàndards de l'OMS no apareix a l'apartat 1.2 (*Normativa sobre la qualitat de l'aire*). Es relega a l'apartat 1.3, de caràcter descriptiu, sobre *Impacte sobre la salut*. L'excusa que existeixen valors més favorables a poder contaminar dictaminats per la Generalitat, el govern central o la UE suposa la col·laboració amb el **manteniment de nivells de risc sanitari greus** per a la població.

4a – El Pla ignora la condemna del TJUE a l'Estat Espanyol per contaminació de l'aire al Vallès el desembre de 2022

Com si no hi hagués un deure de protegir la salut de la ciutadania de Sabadell, el Pla Sabadell Aire Net 2030 no fa cap referència a la sentència del TJUE de 22 de desembre del 2022⁵ condemnant l'Estat Espanyol (en concret a Barcelona, el Baix Llobregat i a **totes les ciutats del Vallès**) per contaminació atmosfèrica sostinguda.

No apareix citada ni en l'exposició de motius, ni en el diagnòstic, ni en els objectius del pla. Aquesta ocultació de l'obligació de revertir aquesta greu amenaça a la nostra salut **és gravíssima**. L'oblit interessat palesa la desídia municipal davant el risc de salut per contaminació per a la ciutadania, per bé que la ignorància no eximeix les autoritats municipals (polítiques i tècniques) de la seva responsabilitat a l'hora de garantir el dret de tothom a la salut (article 43 de la Constitució espanyola i 27.1 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya).

5a – El Pla no conté un diagnòstic actualitzat i complert de les emissions actuals ni concreta els avenços per al 2030

En el diagnòstic tan sols s'empren dades de l'única estació de mesurament de la Generalitat. Literalment: *les dades d'emissions de Sabadell s'obtenen d'una extracció municipal de les dades de l'inventari d'emissions atmosfèriques elaborat pel Servei de*

⁵ Text complet de la sentència:

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=268805&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=26060>

*Vigilància i Control de l'Aire (Direcció General de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental - DGCCQA- de la Generalitat de Catalunya) per als anys 2019 i 2021. Si bé després esmenta la nova xarxa de sensors municipals operativa des de gener del 2023 en el marc dels *Estudis complementaris per a l'avaluació de la qualitat de l'aire* (pàg. 91-93 de l'annex).*

De fet, **no hi ha cap dada concreta** sobre l'evolució els anys 2023 i 2024 dels vuit punts de mesurament repartits per diverses parts de la ciutat. És significatiu perquè, si l'evolució fos favorable a la salut de la ciutadania, de segur hi estarien consignats. Aquesta absència de dades i gràfics de la xarxa de sensors és **encara més cridanera quan**, just coincidint amb la tramitació de l'aprovació inicial d'aquest pla, a partir de l'1 de març del 2025 **la xarxa de sensors ha deixat de publicar les dades** en línia en el web municipal⁶. Des de fa més de sis mesos s'hi pot llegir: *Servei de dades no operatiu temporalment. Per problemes tècnics no estem rebent dades en temps real* (sic).

En resum, el diagnòstic es limita a dades antigues, de fa un mínim de quatre anys. Dels tres anys subministrats, dos **són en època de pandèmia** quan la circulació de cotxes i camions a la ciutat, la causa principal de la contaminació atmosfèrica, havia minvat considerablement. A més, es refereixen a un únic punt d'anàlisi diari, l'estació de la Generalitat a la Gran Via. Així i tot, el Pla reconeix que l'any 2023 la contaminació amb NO₂ (27 µg/m³) duplicava amb escreix els màxims tolerables segons l'OMS (10 µg/m³). Serien també un 50% superior quant a PM₁₀ (22 µg/m³ vs. 15 µg/m³) i PM_{2.5} (11 µg/m³ vs. 5 µg/m³) respecte a les recomanacions de l'OMS. Quant a l'Ozó (O₃), simplement no hi ha dades locals perquè l'estació de la Generalitat no en forneix.

Altrament, tampoc **no hi ha cap objectiu mesurable** de millora en el Pla en gairebé cap sector. Per exemple, parlant de la quota a guanyar pel **transport públic i la reducció d'emissions** llegim que l'estalvi d'emissions **no és quantificable**.

Eix	Mobilitat
Acció 5	Millora del servei del transport públic urbà i interurbà
Perquè el servei de transport públic sigui una alternativa de mobilitat real, cal que sigui competitiva respecte la resta de modes i, per tant, cal continuar apostant per millorar el servei ofert, en termes de cobertura, connexió i eficiència arreu del municipi i respecte les principals polaritats de relació. També és clau prendre en consideració l'accessibilitat i l'experiència de les persones usuàries. Un aspecte que es considera clau per promoure un model de mobilitat més sostenible és afavorir la intermodalitat. En aquest sentit, es prioritza apostar per la intermodalitat dins de les diferents opcions de transport públic (urbà i interurbà, autobús i ferrocarril), entre els modes actius i el transport públic i també entre el vehicle privat motoritzat i el transport públic, de mode que es redueixi l'ús del primer.	

⁶ <https://sabadell.4sfera.eu/#/>

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Reordenació de la nomenclatura i la codificació de les línies d'autobús urbà actuals per millorar la comprensió i afavorir la captació d'usuaris.
- Coordinació de la implantació dels projectes de Bus Ràpid Catalunya (Bus Exprés) que desenvolupen la Generalitat i l'ATM de Barcelona a Sabadell amb l'objectiu de garantir itineraris ben integrats dins de la trama urbana.
- Impuls de la intermodalitat entre el transport públic urbà i interurbà (mesures d'informació, coordinació horària, tarificació favorable) però també amb les xarxes de mobilitat activa (mesures d'informació, itineraris de connexió i disponibilitat d'aparcament segur per a bicicleta) i aparcaments perifèrics dissuasius (possibles espais d'intercanvi Park&Ride).
- Estudi d'un servei de transport públic urbà nocturn que complementi la xarxa de bus interurbana en alguns sectors de la ciutat.
- Estudi d'alternatives en transport públic per accedir al tanatori i per millorar la cobertura als polígons industrials de la llera del riu Ripoll.
- Estudi de la implantació d'un servei de transport a demanda mitjançant taxis en zones sense cobertura de servei de transport públic urbà
- Instància a la Generalitat per estudiar la viabilitat del desenvolupament de la reserva ferroviària existent entre Sant Pau de Riu-sec, l'aeroport i la línia de rodalies de Renfe, per donar servei a la zona sud de la ciutat.

Objectius

- Promoure els desplaçaments en transport públic.

Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Mobilitat i transport • Urbanisme					
Agents implicats	• Generalitat de Catalunya • ATM Barcelona					
Interrelació amb altres plans	• Pla de Mobilitat Urbana Sostenible					
Cost econòmic	15.574.250 €					
Estalvi d'emissions	No quantificable					

26

Fins i tot l'entrada en funcionament de la ZBE té resultats *no quantificables* (!).

Aquest fet és del tot xocant, quan l'equip de govern preveu generar moltes més emissions al centre de la ciutat volent obrir **un gran aparcament per a vehicles** de combustió fòssil majoritàriament i quan està impulsant el projecte i l'execució del perllongament del Quart Cinturó al nord del municipi.

Se suposa que la ZBE hauria de tenir unes dimensions capaces de reduir significativament la contaminació en el conjunt del municipi i, per tant, el Pla hauria de contenir una previsió dels futurs impactes per l'augment del trànsit al centre i als accessos a Sabadell.

Eix	Mobilitat												
Acció 11	Implantació de la ZBE i seguiment i revisió												
L'Ajuntament de Sabadell compta amb una Zona de Baixes Emissions, definida i implementada des del primer trimestre del 2025, amb l'aprovació definitiva de la corresponent Ordenança reguladora i amb inici del període sancionador a partir de l'estiu de 2025. Aquesta ZBE respon a l'obligatorietat legal d'implementació que fixa la Llei estatal de Canvi Climàtic i s'ha dissenyat tenint en compte un model comú entre els diferents municipis que conformen l'Arc Metropolità. Està previst un sistema de seguiment anual que inclou diversos indicadors relatius a la qualitat de l'aire, en tant que un dels objectius perseguits és precisament la reducció de la contaminació atmosfèrica. Tanmateix, el nou Pla de Qualitat de l'Aire de Catalunya (aprovat mitjançant el Decret 132/2024) estableix un seguit de disposicions d'obligat compliment relatives a les ZBE, a les quals Sabadell s'haurà d'adaptar abans de l'1 de gener de 2025. Aquestes disposicions fan referència a superfície mínima, calendari d'afectació per etiquetes i règims d'autorització excepcionals, a grans trets. En aquesta adaptació, caldrà tenir en compte també els resultats de seguiment de la ZBE actualment aprovada, essent especialment rellevants els resultats en quant a mesuraments de concentracions de contaminants i en quant a renovació del parc de vehicles. En aquest sentit, caldrà reflexionar sobre possibles ampliacions d'abast (tant material, com temporal com espacial) que maximitzin l'impacte de la mesura en termes de reducció de les emissions, tot tenint en compte que la ZBE és una mesura que ha de formar part d'una planificació estratègia d'un model de mobilitat sostenible, amb mesures complementàries a les restriccions i assegurant l'equitat de tot plegat. L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes: • Implementació del sistema de seguiment previst per l'actual ZBE • Anàlisi i valoració dels resultats obtinguts amb l'actual ZBE • Anàlisi d'alternatives d'ampliació de la ZBE actual • Redacció i aprovació de l'Ordenança reguladora de la ZBE ampliada i del corresponent projecte tècnic • Realització de campanya informativa i educativa.													
Objectius													
• Reduir les emissions de contaminants associades a la mobilitat en transport privat motoritzat.													
Nivell de prioritat	<table><tr><th>Alta</th><th>Mitja</th><th>Baixa</th></tr><tr><td>Termini d'implementació</td><td><table><tr><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th><th>2029</th><th>2030</th></tr></table></td><td></td></tr></table>	Alta	Mitja	Baixa	Termini d'implementació	<table><tr><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th><th>2029</th><th>2030</th></tr></table>	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Alta	Mitja	Baixa											
Termini d'implementació	<table><tr><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th><th>2029</th><th>2030</th></tr></table>	2025	2026	2027	2028	2029	2030						
2025	2026	2027	2028	2029	2030								
Servei responsable	• Mobilitat i transport • Urbanisme												
Agents implicats	• Generalitat de Catalunya • ATM Barcelona												
Interrelació amb altres plans	• Pla de Mobilitat Urbana Sostenible												
Cost econòmic	• 15.574.250 € per a la implementació de la ZBE actualment vigent												
	• Costos associats a la futura ZBE revisada pendent de determinar en funció de les característiques												
Estalvi d'emissions	No quantificable												
Indicadors de seguiment	El propi sistema de seguiment de la ZBE												

6a – El creixement del verd urbà que preveu el Pla és ridícul, té un pressupost marginal, passa de puntetes sobre la mortalitat de l'arbrat per sequera i ignora l'impacte positiu com a embornal de gasos contaminants. (Acció 14)

Eix	Model de ciutat i altres focus emissors
Acció 14	Increment del verd urbà com a element de salut i qualitat ambiental: Sabadell 3-30-300
El verd urbà té nombrosos beneficis per a les persones i el medi ambient: reducció de l'efecte d'illa de calor urbana i dels extrems relacionats amb la hidrologia urbana (tant inundacions com sequeres), mitigació del soroll, promoció de l'activitat física i millora de la salut mental de la població, increment de la biodiversitat urbana, absorció de carboni,... Atenent a aquests serveis ecosistèmics i per a la salut que aporta el verd en l'àmbit urbà, nombroses entitats i organitzacions de renom advoquen per aplicar en el disseny i la gestió del verd urbà la regla del 3-30-300, que diu que tota la ciutadania hauria de, com a mínim: • Veure 3 arbres des de casa • Comptar amb un 30% de cobertura vegetal al barri • Estar a menys de 300m d'un parc o espai verd públic de qualitat En aquest sentit, Sabadell ha aprovat recentment el Pla Director dels Espais Verds 2023-2030 (PDEV), que planifica les intervencions a realitzar fins a 2030. Els principals mecanismes mitjançant els quals la vegetació pot reduir la contaminació atmosfèrica inclouen la deposició i la dispersió. En general, les àrees verdes urbanes tenen un efecte positiu i és amb l'arbrat viari, especialment en carrers amb una morfologia favorable a l'efecte canó urbà, on cal parar atenció. L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes: • Capacitació interna per tal de sensibilitzar sobre els diferents efectes que pot provocar el verd urbà en termes de qualitat de l'aire. • Consolidació de nous parcs urbans a la ciutat: Parc de les Aigües (7 Ha) i Parc del Portal Sud (5 Ha), entre d'altres. • Implantació de noves zones verdes urbanes a la zona La Roureda i el Balcó del Ripoll (Covadonga) • Plantació de 6.500 arbres nous, incloent plantació en escoles. • Generació de nous espais d'ombra a la ciutat. • Creació de nous espais verds – boscos urbans. • Establiment acords de col·laboració amb centres de recerca (CREAF, UAB, UPC o d'altres) per analitzar l'efecte del verd urbà (especialment a nivell d'arbrat viari) sobre la qualitat de l'aire a escala urbana (aerodinàmica i distribució de les emissions de contaminants atmosfèrics), distingint diferents combinacions de vegetació, morfologia urbana i fonts emissores. Per ex: projecte SWEcology, Doctorat Industrial.	
Objectius	
• Promoure la naturalització de la ciutat com a estratègia d'atenuació de la contaminació atmosfèrica.	
Nivell de prioritat	Alta Mitja Baixa
Termini d'implementació	2025 2026 2027 2028 2029 2030
Servei responsable	• Espai Públic – Parcs i Jardins
Agents implicats	• Centre de recerca a determinar
	• Diputació de Barcelona
Interrelació amb altres plans	• Pla Director dels Espais Verds 2023-2032
Cost econòmic	• Nous parcs urbans: 3,25 M€ Parc de les Aigües i 2,2 M€ Parc del Portal Sud. • Nous espais d'ombra a la ciutat: 750.000 € • Nous espais verds – boscos urbans: 1,7 M€
Estalvi d'emissions	No aplica
Indicadors de seguiment	Seguiment propi del PDEV

Dedicar prop de **8 milions** d'euros en **10 anys** a sembrar arbres no és una quantitat gaire elevada per a un Ajuntament com el de Sabadell, que el 2025 disposarà de 285,9 M€ de Pressupost inicial. Una despesa que equival al 0,27% anual. Per posar un sol exemple, la primera fase, ja completada, del Portal Sud d'autopista ha costat 6,7 M€ i se'n preveu un cost total d'11 M€ (9,5 dels quals, mínim, relacionades en ampliar el trànsit de cotxes i camions).

El suposat augment de l'arbrat (+6.500 entre 2023 i 2032) té quatre problemes:

- **No s'avalua la mortalitat arbrada producte de la sequera i la crisi climàtica.** Si fem l'exercici de comparar les dades d'arbrat que conté el Pla Director d'Espais Verds 2023-2032 (aprobat el juliol passat i que reconeix l'existència de 26.165 arbres a la trama urbana, on viu la gent) amb el vigent Pla Director de l'Arbrat Viari 2019-2029 (aprobat el 25 d'abril del 2019 amb dades del 2017, que donava la xifra de 30.238 arbres), resulta que Sabadell hauria **perdut 4.073 arbres** els darrers 7 anys en lloc de guanyar-los.
- Si fos veritat com diu l'equip de govern que aquest mandat s'hauran plantat 4.000 arbres, aleshores vol dir que entre **2028 i 2032 el ritme de sembra es reduiria un 40%.**
- En tot cas, no hi ha un diagnòstic de quants arbres hi ha ara a la ciutat ni quants n'hi haurà el 2032. I quina proporció d'arbres (o almenys de m² de zona verda per habitant) hi ha ara i hi hauria el 2032.

Si fem una comparació entre la suma de cotxes i camions en funcionament a Sabadell segons de l'Idescat⁷, el nombre d'habitants i els arbres disponibles en la trama urbana i en els espais verds, el resultat és escandalós:

			Habitants per arbre en trama urbana	Vehicles Cotxes i camions	Vehicles (cotxes i camions) per habitant	Proporció vehicles per arbre
Arbrats en trama urbana (vials i carrers)	30.238 arbres [revisió 2017]	PLA DIRECTOR DE L'ARBRAT VIARI DE SABADELL (2019-2029) [Aprovat: 25.4.2019]	7,1 habitants per arbre el 2017	113.213 [2017]	0,52 [2017]	3,7 cotxes i camions per cada arbre
	26.165 arbres (!!!) = - 4.073 ENTRE 2017 i 2025 (!!!)	Pla Director dels Espais Verds de Sabadell (2023-2033) [Aprovat: 26.7.2025]	8,3 habitants per arbre el 2023	112.658 [2023]	0,49 [2023]	4,3 cotxes i camions per arbre
			Habitants per arbre en espais verds			
Arbrat en espais verds	20.916 arbres	Pla Director dels Espais Verds de Sabadell (2023-2033) [Aprovat: 26.7.2025]		112.658 [2023]	0,49 [2023]	-
TOTAL	47.081 arbres		4,6 habitants per arbre el 2023			2,3 cotxes i camions per arbre

⁷ <https://www.idescat.cat/pub/?id=parcc&n=291&geo=mun:081878>

A Sabadell, als carrers on viu la gent, circulen 4,3 cotxes i camions per cada arbre. **Només hi ha un arbre per cada 8,3 habitants.**

- **És inacceptable el fet d'ignorar la funció d'embornal de les emissions que fan els arbres a la ciutat.** Una ciutat que apostés per guanyar verd arbrat actuaria d'embornal del diòxid de carboni i permetria reduir la temperatura mitjana fins a 8°C quan hi hagués onades de calor. A més, també faria d'embornal, de servei de neteja natural, d'una fracció ben rellevant dels contaminants⁸ que deteriorenen la qualitat de l'aire a Sabadell.

7a – El Pla no conté cap compromís concret pel què fa a la descontaminació industrial i dels serveis municipals

Tenint en compte la important petjada industrial del Vallès i de la ciutat, així com el pes de les emissions contaminants dels habitatges i serveis, tot el que es preveu **és res:**

Eix	Model de ciutat i altres focus emissors
Acció 15	Corresponsabilització d'altres agents clau per la millora de la qualitat de l'aire (indústria i serveis municipals)
Aquesta acció s'enfoca a incentivar que altres agents que puntualment poden suposar focus d'emissió rellevants, es corresponsabilitzin en la lluita contra la contaminació atmosfèrica, tot i que es tracta de sectors que, segons l'inventari, no suposen les fonts principals d'emissió. Quant a la indústria, l'activitat pròpiament productiva de les indústries ja està sotmesa a tràmits administratius i controls que en garanteixen la minimització de les emissions. Tanmateix, per al cas de Sabadell cal tenir en compte l'impacte lligat a mobilitat generada (existeixen diverses activitats de tipus logístic o que suposen molta mobilitat de mercaderies). Tot i que no existeix un paraigua normatiu que permeti condicionar o limitar aquesta situació, en tant que són activitats existents, es recomana apostar per avaluar aquest aspecte en futurs estudis de mobilitat o plans lligats a les zones d'activitat econòmica. Així mateix, es proposa vetllar per un seguiment, en la mesura del possible, de la mobilitat associada. Pel que fa a serveis municipals, donat que són contractacions sobre les que l'Ajuntament pot incidir, es proposa revisar els requisits ambientals i en licitacions i altres contractacions que es facin, per tal d'assegurar que van alineats amb criteris de millora de la qualitat de l'aire. Cal tenir en compte que existeixen diferents serveis oferts per l'administració local que tenen impacte en termes d'emissions (neteja viària i recollida de residus, enllumenat públic, obres públiques, gestió de l'espai públic...) i, per tant, són susceptibles d'incorporar progressivament millores que en redueixin la seva incidència. D'altra banda i tal i com s'ha comentat, l'Ajuntament no ha apostat per la biomassa com a element clau en la transició energètica, fet que és positiu des del punt de vista de la qualitat de l'aire. Tanmateix, es considera que, per reduir les emissions associades a habitatges, locals comercials, equipaments i similars, el principal mecanisme per incidir és afavorint una transició energètica sostenible, amb mesures que típicament s'inclouen en documents com el PAESC o PTE: impuls de les xarxes de districte, instal·lació d'energies renovables als equipaments municipals en què sigui tècnicament viable, impuls de comunitats energètiques, subvencions per a la instal·lació de sistemes d'energies renovables al sector domèstic i comercial, acompanyament proactiu en desgasificació de calefaccions. L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes: • Revisió dels requisits de contractació pública atenent a criteris de qualitat de l'aire. • Promoció de mesures de transició energètica sostenible enfocades al sector residencial, institucional i comercial.	

⁸ <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0360132322011532>

Objectius						
• Reduir les emissions de contaminants d'altres focus emissors						
Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Transició Ecològica					
Agents implicats	-					

Interrelació amb altres plans	-
Cost econòmic	• Recursos interns • Pressupost executiu en funció dels projectes específics a desenvolupar.
Estalvi d'emissions	No quantificable
Indicadors de seguiment	-

Altrament, que ni el mateix Ajuntament fixi cap objectiu concret per assolir en les seves instal·lacions i serveis **deixa palès la buidor d'un Pla fet per obligació** i mil·limetrat per **no comportar cap millora real** per a la salut ambiental de la ciutat.

8a – Segons el Pla la xarxa de sensors municipals continuarà sent desigual i no està garantida la transparència i la difusió pública de dades en línia

La xarxa de sensors que l'Ajuntament va instal·lar, amb un important ajut de la Unió Europea a finals del 2022, no es preveu que s'ampliï per a cobrir el conjunt del municipi. Àrees amb força població resident com ara Torre-romeu, el Poblenou, ca n'Oriac o la Plana del Pintor, així com zones amb un impacte contaminant potencial gran com el veïnatge de l'aeroport, la C-58 a l'altura de la Roureda i de Can Llong o el polígon de Can Roqueta continuaran sense cap sensor. Per tant, **no es podrà conèixer el seu grau de contaminació**.

Així mateix, aquesta desigualtat es mantindrà pel que fa al nombre de contaminants supervisats per a cada equip de sensors: no totes les vuit estacions actuals analitzen el mateix nombre d'agents contaminants, fet que en dificulta la comparació. Altrament, el Pla **no preveu tampoc l'obligació de publicar en cap suport un informe anual** sobre la qualitat de l'aire al conjunt de la ciutat, detallant l'avenç o retrocés en cada un dels seus set districtes.

Finalment, en cap moment **no se n'assegura la continuïtat de la xarxa** municipal. Com hem esmentat abans, porta gairebé set emesos paralitzada.

9a – El seguiment i la governança del Pla no inclouen la incorporació de personal tècnic ambiental, ni la cooperació amb l'Hospital Taulí ni amb la UAB. Tampoc la participació de les entitats veïnals ni de les entitats ecologistes

Tan important com el Pla és el seu seguiment. La proposta és tan genèrica (a penes la *recomanació* d'un compromís de valoració anual de les immissions) que no inclou:

- La publicació obligatòria en paper i en línia de l'evolució anual de la qualitat de l'aire per municipi i per districtes.
- La participació de les entitats veïnals i ecologistes, a més de cap altra del teixit associatiu i econòmic de la ciutat en la supervisió dels resultats, un cop presentats pel personal tècnic.
- No s'aclareix qui farà la valoració anual. En absència de detall, en el millor dels casos serà l'empresa externa contractada per gestionar els sensors qui el faria. Caldria que l'Ajuntament, directament o amb suport de la Diputació i la Generalitat, disposés de personal tècnic competent per confeir l'informe anual.
- Finalment, trobem a faltar la inclusió de l'**Institut de recerca de l'Hospital Parc Taulí** i de la **UAB** en la supervisió de resultats, així com en la previsió d'un programa de monitoratge de l'evolució de la qualitat de l'aire al nostre municipi. Tant el Taulí com la UAB tenen un sòlid prestigi en recerca sobre salut que permetria fer de Sabadell un *hub* de recerca en salut ambiental de projecció global.

4.2.2. Seguiment d'impacte

L'impacte del paquet propositiu d'aquest Pla es pot valorar a través d'analitzar el compliment dels objectius perseguits. En aquest sentit, es proposa dur a terme una **valoració anual dels nivells de qualitat de l'aire del municipi**. Els nivells d'immissió són la dada més adient per mesurar que s'avança en la direcció desitjada, tot i que els resultats no permeten valorar acuradament quina és la contribució de les accions municipals. En aquest sentit, es recomana que anualment s'analitzin les dades obertes de qualitat de l'aire de les estacions de referència del municipi i es valori la tendència seguida, seguint els paràmetres considerats en els apartats de diagnòstic d'aquest document.

58

Aquest seguiment dels nivells d'immissions es podrà complementar, quan se'n disposi, amb la informació derivada dels inventaris d'emissions per sectors que biennalment publicarà la DGCCQA, que permetrà copsar la millora dels diferents sectors en termes de reducció de les emissions associades.

També caldrà tenir en compte els resultats publicats quant a població exposada a nivells elevats de contaminació atmosfèrica o altres fonts d'informació referides a l'impacte sobre la salut de la qualitat de l'aire.

10a – El pla és tan irrisori que ja preveu l'incompliment de la normativa europea i la petició d'una pròrroga d'incompliment el 2028

Resulta molt decebedor i increïble que el Pla ja prevegi d'entrada ***anticipar incompliment en el municipi de Sabadell***. I que pretengui involucrar la *Taula de Sostenibilitat Urbana* en el **no compliment dels pobríssims objectius** concrets de descontaminació previstos.

4.2.3. Adequació als requeriments de la Directiva 2024/2881

La Directiva 2024/2881 haurà de ser transposada en els propers 2 anys a la normativa estatal i esdevindran d'obligat compliment els valors límit fixats per als diferents contaminants pel 2030, els quals són significativament més restrictius que els actualment vigents.

En aquest sentit, és plausible anticipar incompliments en el municipi de Sabadell. En aquest escenari, cal tenir en compte que la Directiva 2024/2881 estableix que, en aquells casos en què es prevegin incompliments dels nous valors límit, s'haurà de demanar una pròrroga que haurà d'anar acompanyada d'un full de ruta o d'un Pla d'Acció on s'establiran les accions i les dates de compliment.

Per aquest motiu, en el marc del seguiment proposat (especialment el seguiment dels nivells de qualitat de l'aire), l'any 2028 caldrà fer un seguiment més exhaustiu i, si es confirma previsió d'incompliments, caldrà que l'Ajuntament es doti d'un full de ruta/ Pla d'Acció per demanar pròrroga en el compliment dels valors límit, a partir de la revisió del que s'ha previst en aquest document.

4.2.4. Taula de Sostenibilitat Urbana

Serà l'òrgan de participació pública associada al seguiment del compliment dels objectius del pla Sabadell Aire Net 2030, així com la incorporació, adaptació de noves propostes, a banda de potencials processos participatius oberts a tota la ciutadania que es puguin derivar de l'adaptació del pla, el 2028, pel potencial incompliment dels nivells associats a la Directiva 2024/2881.

Per tot l'exposat i, amb l'objectiu de protegir de manera efectiva el dret a la salut de la ciutadania de Sabadell, **PROPOSEM:**

1. La **paralització de l'aprovació** del Pla d'Acció Aire Net 2030 i **l'obertura d'un període de millora** tècnica i de consulta a les entitats veïnals i ecologistes, amb la finalitat de poder presentar el més aviat possible un nou document basat en els estàndards de l'OMS.
2. Que aquest període de consultes i millora **no superi els nou mesos** per tal que el nou Pla pugui entrar en vigor abans del dia mundial del medi ambient del 2026

En aquest sentit **SOL·LICITO** que es tinguin per presentades aquestes al·legacions al **Pla d'acció Sabadell Aire Net 2030**, que siguin tingudes en consideració i ens sigui notificada la seva resolució.



Isidre Soler Clarena
Entesa per Sabadell



Sabadell, 24 de setembre de 2025