

PLA DE MILLORA DE LA QUALITAT DE L'AIRE DE PALMA 2011-2015

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	3
2. ÀMBIT COMPETENCIAL	13
3. DOCUMENTACIÓ DE REFERÈNCIA	14
4. ZONIFICACIÓ	15
5. EVOLUCIÓ DE LA QUALITAT DE L'AIRE	17
6. CONTRIBUCIÓ DE FONTS	19
7. MESURES DEL NOU PLA	21
8. ESTIMACIÓ DE LA QUALITAT DE L'AIRE PER A L'ANY 2015	26

1. INTRODUCCIÓ

La qualitat de l'aire a les Illes Balears és considerada un dels grans actius socials i econòmics del nostre territori. Les Illes Balears pertanyen a la conca mediterrània occidental, en què l'aire garanteix un clima propici per a la confortabilitat i la bona qualitat de vida, sobretot si comparem les estacions de tardor, hivern i primavera amb d'altres regions d'Europa. Palma de Mallorca és una típica ciutat mediterrània enfocada a la mar. Des de la badia l'oratge generat per l'embat fa que l'aire es renovi de manera natural.

Són nombroses les persones que ens visiten no només per l'oferta de sol i platja, sinó també per la possibilitat de passejar o practicar esport a l'aire lliure durant una llarga època a l'any.

Les nostres illes no disposen d'una xarxa d'indústria pesant important, ni sector petroquímic, ni metal·lúrgic. Tenim únicament com a gran indústria les centrals tèrmiques per a la generació d'energia elèctrica, la incineració de residus i la fabricació de ciment.

En tot cas el nostre enfocament al turisme sí que fa que tinguem un sector comercial i domèstic important, amb gran nombre de calderes que contribueixen de manera rellevant al global de les emissions de gasos de combustió (Font: Inventari d'emissió de Contaminants Atmosfèrics de les Illes Balears).

Per altra banda el sector del transport sí que té gran importància, essent el trànsit rodat el principal, sense descartar el sector aeri ni el portuari. El nivell de motorització a l'illa de Mallorca està entre les més grans d'Europa, essent per sobre de 900 vehicles per cada mil habitants (Font: Projecte Civitas-Dyn@mo 2010). La cultura de la mobilitat continua arrelada en el cotxe privat amb un 58 % dels trajectes a l'illa.

El nucli urbà principal de les Illes Balears és la ciutat de Palma de Mallorca, on es concentra l'activitat institucional, política i administrativa, així com la major densitat de polígons industrials. El municipi de Palma de Mallorca té més de 400.000 habitants censats (Font: Institut d'Estadística de les Illes Balears), creixent de 327.000 l'any 1999 a 405.000 l'any 2010. És la vuitena ciutat d'Espanya segons el nombre d'habitants. Té l'avantatge respecte d'altres capitals que pràcticament tota la zona metropolitana es concentra en el mateix municipi, de forma que se simplifica la gestió d'urbanisme i transport.

Encara que la motorització a la ciutat de Palma sigui inferior que a la resta de l'illa de Mallorca, continua essent una de les 10 més importants d'Espanya

amb 749 vehicles per cada 1000 habitants l'any 2010 (Font: Institut d'Estadística de les Illes Balears).

La gran concentració de vehicles, principal mode de transport dins la ciutat segons es pot comprovar en la taula adjunta, fa que s'arribin a obtenir valors considerables de contaminants a la ciutat.

Distribució dels modes de transport a Palma (any 2009)	
Transport Privat Motoritzat	50,0 %
Cotxe	46,6 %
Motocicleta	3,4 %
Transport Públic	12,3 %
Bus urbà	10,6 %
Metro	0,6 %
Tren	0,3 %
Transport no motoritzat	37,7 %

Font: Ajuntament de Palma (Projecte Civitas-Dyn@amo 2010)

Fisionomia urbana

La ciutat de Palma de Mallorca està orientada al mar cap al Sud. Cal destacar l'orografia que l'envolta, amb la Tramuntana al Nord i Oest, el Puig de Na Burguesa annex a la ciutat a l'Oest i el pla de l'illa al Nord-Est i Est.

El centre històric de la ciutat es caracteritza per les restriccions de trànsit (zones ACIRE o per a vianants), tractant-se d'una zona de la ciutat pensada per a caminar.

La ciutat creix de manera radial des de la Catedral. A partir de l'anell que envolta el centre històric que formen les Avingudes comença l'eixample de la ciutat, fins al segon anell de trànsit que formen els carrers Jaume Balmes, Metge Josep Darder, Ausiàs March i Avinguda Argentina. Aquest sector, pensat principalment per l'Arquitecte Gaspar Bennazar a principis del segle XX, es caracteritza per una altíssima concentració de trànsit. Si bé en aquesta zona s'han pres mesures per tal de recuperar espais públics i la major part són zones d'aparcament restringit (zones ORA), la densitat del vehicle a motor privat és molt important i és on hi ha més problemes de contaminació atmosfèrica.

Hi ha un tercer anell que està format per la via de cintura de la ciutat. Els barris que creixen fins aquí tenen menys densitat de trànsit, si bé els problemes d'aparcament són evidents i la connexió amb el centre de ciutat es fa a través de carrers radials de molt elevada densitat de trànsit. Tot i que la qualitat de l'aire en aquesta zona és d'esperar que sigui millor no sempre és així, ja que

també reben l'aire provinent de l'eixample de ciutat, els carrers radials i la via de cintura.

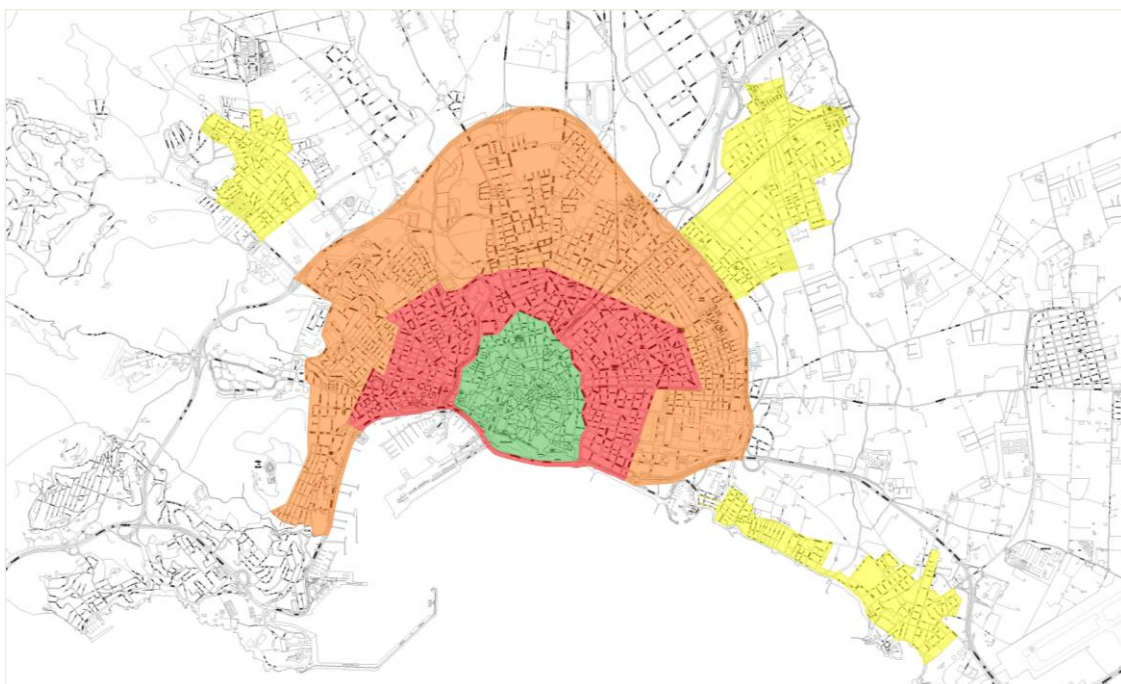
Finalment hi ha tots els barris d'extraradi, que creixen més enllà de la via de cintura i que connecten amb el centre a través dels mateixos carrers radials. La contaminació respecte als òxids de nitrogen en aquests barris no és important, si bé sí pot ser rellevant la concentració d'ozó com a contaminant secundari que es genera aquí degut a l'emissió dels seus precursors al centre. És habitual que els valors d'ozó registrats a l'estació situada al Parc de Bellver, representativa de la qualitat de l'aire assolida a la perifèria de la ciutat, siguin superiors al registrats a Foners, per exemple durant l'any 2011 el màxim octohorari a Bellver va ser de 126 $\mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ i a Foners de 109 $\mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ (Font: Informe qualitat de l'aire Illes Balears 2011).

La ciutat també disposa d'una sèrie de parcs i corredors verds com són el Parc de Bellver, el corredor de Sa Riera, el parc de Ses Vies-Jacint Verdaguer o el Parc de la Mar.

A la figura a la pàgina següent es mostra un mapa de la ciutat de Palma segons la densitat de trànsit de vehicles. Com es pot apreciar, el centre de la ciutat mostra una baixa densitat (verd), la zona compresa entre els dos primers anells una densitat de trànsit molt elevada (vermell) i la zona entre el segon i tercer anell una densitat mitja (taronja). A més existeixen altres nuclis urbans amb una baixa densitat de trànsit (groc).

Canvi climàtic

Els diferents escenaris que ens ofereix el IPCC (Panell Intergovernamental per al Canvi Climàtic) ens diuen que, com a conseqüència del canvi climàtic, es poden alterar de manera especial el clima i la qualitat de vida del Mediterrani. No només poden augmentar de manera considerable les temperatures, afectant a la nostra biodiversitat i a la nostra confortabilitat, sinó que també poden augmentar considerablement els episodis de calitja i xafogor o altres fenòmens meteorològics adversos. El canvi climàtic també pot produir més episodis anticiclònics que donarien lloc a importants augments en els nivells de contaminació a nivell local.



Mapa de densitat de trànsit de vehicles de Palma

Evolució de la normativa de Qualitat de l'Aire

No sempre la contaminació atmosfèrica s'ha considerat com a un concepte negatiu. La problemàtica de la contaminació atmosfèrica apareix sobretot amb la revolució industrial i l'invent de la màquina de vapor. Durant molt d'anys es va associar el terme contaminació atmosfèrica a la indústria, que era sinònim de progrés econòmic. Va ser arran de diversos episodis d'inversió tèrmica i elevada concentració de contaminants ocorreguts a Londres i a Donora (Estats Units) a mitjans del segle XX que es va considerar la importància que tenia la contaminació atmosfèrica en la salut, tant en afeccions agudes com cròniques.

La regulació comença a Espanya a través d'ordenances municipals en les grans ciutats i no és fins al 1972 que s'aprova la Llei de protecció de l'atmosfera (Llei 38/1972). Amb l'aprovació del Decret de desenvolupament d'aquesta llei a l'any 1975 (Decret 833/1975) s'activa el procés de millora de la qualitat de l'aire, fent especial incidència sobre les possibles indústries contaminants, i no tant en altres focus difusos com el trànsit.

A partir de la incorporació d'Espanya a la Comunitat Econòmica Europea l'any 1986, aquesta s'ha d'anar adaptant de manera genèrica a l'entorn europeu i s'aproven diferents Reials decrets que estableixen límits més restrictius dels establerts a l'any 1975.

Entre els anys 90 i fins l'actualitat s'han aprovat tota una sèrie de directives per a la vigilància de la qualitat de l'aire: Directiva 96/62/CE, de 27 de setembre de 1996, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient; Directiva

1999/30/CE, de 22 d'abril de 1999, relativa als valors límit de diòxid de sofre, diòxid de nitrogen i òxids de nitrogen, partícules i plom en l'aire ambient; Directiva 2000/69/CE, de 16 de novembre de 2000, sobre els valors límit per al benzè i el monòxid de carboni en l'aire ambient; Directiva 2002/3/CE, de 12 de febrer de 2002, relativa a l'ozó en l'aire ambient; Directiva 2004/107/CE, de 15 de desembre de 2004, relativa a l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics en l'aire ambient; i finalment la Directiva 2008/50/CE, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa, que incorpora el control de partícules menors de 2,5 micres i que refon en un text comú les anteriors directives.

Les tres primeres Directives es van incorporar al dret intern espanyol mitjançant el Reial decret 1073/2002, de 18 d'octubre, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient en relació amb el diòxid de sofre, diòxid de nitrogen, òxids de nitrogen, partícules, plom, benzè i monòxid de carboni.

La quarta Directiva es transposà mitjançant el Reial decret 1796/2003, de 26 de desembre, relatiu a l'ozó en l'aire ambient; i la quinta Directiva mitjançant el Reial decret 812/2007, de 22 de juny, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient en relació amb l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics.

L'any 2007 es va promulgar la Llei de Qualitat de l'Aire i Protecció de l'Atmosfera, Llei 34/2007, de 15 de novembre, que, entre altres aspectes, estableix un marc normatiu per als diferents Reials decrets ja existents de qualitat de l'aire.

L'any 2011 es va aprovar el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de qualitat de l'aire, que recollia tota la legislació sobre qualitat de l'aire anterior, fins i tot l'antiga normativa de l'any 1975 sobre altres contaminants, com per exemple amoníac o sulfur d'hidrogen.

Superació prèvia i accions preses

Segons el Reial decret 1073/2002, el valor límit anual per a la protecció de la salut humana per al diòxid de nitrogen NO₂, era de 40 µg/m³N per a l'any 2010. S'establia un marge de tolerància de 16 µg/m³N l'any 2002, disminuint cada any 2 µg/m³N fins a assolir el valor 40 el 2010. Així, el valor límit per a l'any 2006 era de 48 µg/m³N, i la mitjana anual mesurada a l'estació de Foners va ser de 52 µg/m³N.

Des de l'any 2002 s'ha de realitzar l'avaluació anual de la qualitat de l'aire per part de totes les comunitats autònomes per tal que Espanya com estat membre de la Unió Europea remeti la informació conjunta a la Comissió Europea dins

els terminis establerts a la normativa. L'avaluació de la qualitat de l'aire de l'any 2006 es va remetre al Ministeri de Medi Ambient, incloent la informació relativa a la superació perquè aquest la pogués traslladar a la Comissió Europea.

L'any 2007 es va començar a desenvolupar el que seria el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de Palma 2008. Aquest Pla es va elaborar entre les direccions generals del Govern Balear competents en matèria de Mobilitat, Medi Ambient i Salut, i les corresponents regidories de l'Ajuntament de Palma.

Per formalitzar aquest grup de treball, tècnic i polític, es va signar un Conveni de col·laboració entre la Conselleria de Medi Ambient del Govern i l'Ajuntament de Palma el 17 d'octubre de 2008, creant una Comissió d'elaboració i seguiment del Pla de Millora.

En desembre de 2008 es va presentar el Pla de Millora de Qualitat de l'Aire de Palma als mitjans de comunicació i es va començar el procés de participació ciutadana, incloent escrits a les associacions interessades i anunci al BOIB d'1 de gener de 2009. Amb els resultats d'aquesta participació es varen fer les modificacions oportunes i es va aprovar el Pla mitjançant Resolució del Conseller de Medi Ambient de 9 de novembre de 2009.

El Pla de Millora de Qualitat de l'Aire de Palma 2008 va contemplar mesures importants com l'establiment d'una xarxa de carrils bici per tota la ciutat acompanyats de la implementació de la bicicleta pública, l'ampliació i reestudi dels carrils bus, creació de rutes per a vianants i la recuperació d'espais públics en disposició radial al centre històric, com va ser el carrer de Blanquerna, el carrer Indústria, o l'ampliació de voreres a Pere Garau o carrer Arxiduc Lluís Salvador. Hi va haver una inversió important en transport públic interurbà, com va ser l'electrificació del tren, l'augment de freqüències del bus interurbà o el sistema tarifari integrat.

Hi va haver una gran aposta en transport públic local, augmentant 8 línies noves, augmentant el número d'autobusos i tenint en compte criteris d'eficiència energètica i contaminació en l'adquisició dels nous. El número de passatgers va créixer gradualment passant de 40.135.964 l'any 2007 a 43.141.944 l'any 2010 (Font: Empresa Municipal de Transports), si bé aquest creixement és la continuació d'un procés de millora del transport públic que començà als anys 90.

Es varen anar fent reunions i seguiments periòdics per part de la Comissió de Seguiment del Conveni i es va avaluar la implementació de les mesures establertes i la seva eficàcia en l'evolució de la qualitat de l'aire a Palma.

La disminució en les concentracions del contaminant diòxid de nitrogen mesurades a l'estació de trànsit de Foners ha estat patent durant el període 2006 a 2011, si bé alguns d'aquests resultats es deuen a la meteorologia favorable en forma de pluges intenses i pocs episodis anticiclònics durant els anys 2008 i 2009:

Any	Valor límit anual NO ₂	Valor mesurat NO ₂
2006	48 µg/m ³ N	52 µg/m ³ N
2007	46 µg/m ³ N	45 µg/m ³ N
2008	44 µg/m ³ N	39 µg/m ³ N
2009	42 µg/m ³ N	37 µg/m ³ N
2010	40 µg/m ³ N	42 µg/m ³ N
2011	40 µg/m ³ N	42 µg/m ³ N

Font: Secció de Contaminació Atmosfèrica

A l'Annex I es presenta el document de seguiment de les mesures del Pla de Millora de Qualitat de l'Aire de Palma 2008.

Superació

L'any 2010, any de referència per al què s'havia de complir amb el valor límit de 40 µg/m³N, aquest se superà, amb un valor registrat de 42 µg/m³N (Font: Informe qualitat de l'aire Illes Balears 2010).

Es reuní la Comissió de Seguiment del Conveni el març de 2011 amb la finalitat d'avaluar les mesures preses i començant a estudiar noves mesures de cara a un nou Pla de Millora.

A l'estiu de 2011 hi va haver un canvi de responsables polítics tant a nivell municipal com a nivell autonòmic. Una vegada incorporats els nous responsables polítics de les àrees implicades es va començar a treballar en un nou Pla de Millora. El Pla 2008 encara era vigent, doncs moltes de les mesures tenien un calendari d'implantació fins a l'any 2015, però es va decidir redactar un Pla totalment nou. Amb aquest objectiu es redacta un nou Conveni de col·laboració, al qual s'incorpora també el Consell de Mallorca, mitjançant el Departament de Carreteres.

La Comissió de Seguiment del Conveni es reuní el 3 de novembre de 2011 aprovant el text del nou Conveni així com un calendari de tasques.

A finals d'octubre de 2011, una vegada notificada a la Comissió Europea la

superació del valor límit anual d'NO₂ corresponent a l'any 2010 i d'acord amb els formularis establerts, es formalitzà la sol·licitud de pròrroga per al compliment del valor límit anual de 40 µg/m³N, per a un període de 5 anys, és a dir, fins l'any 2015.

El novembre de 2011 es mantingueren una sèrie de reunions tècniques bilaterals entre tècnics de la direcció general de Medi Natural, Educació Ambiental i Canvi Climàtic i la resta d'àrees implicades, els departaments de Medi Ambient, Infraestructures i Mobilitat de l'Ajuntament de Palma, el departament de carreteres del Consell de Mallorca, així com els departaments de Salut, Transport i Mobilitat del Govern Balear, per tal d'establir les mesures que es podien proposar en el nou Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015 segons les competències de cada un.

Per altra banda, el dia 4 de novembre de 2011 s'aprovà, per Acord del Consell de Ministres, el *Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire*.

El disseny del Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015 depenia en gran part del desenvolupament del *Plan Nacional* anteriorment citat. Les mesures del primer *Plan Nacional* de 2011, que es consideraven bàsiques i necessàries per poder complir amb l'objectiu de reducció de la contaminació d'NO₂ a Palma, eren les següents:

Medida I.2. Sistema Español de Información, Vigilancia y Prevención (SEIVP) de la Contaminación Atmosférica.

Medida I.3. Pronósticos de Calidad del Aire.

Medida II.2.8. Plan de comunicación y acercamiento a los medios.

Medida II.3.2. Etiquetado energético y de emisiones.

Medida III.1.4. Limitación de la velocidad máxima de circulación y velocidad variable

Medida III.2.1. Medidas excepcionales de aplicación durante episodios de contaminación.

Medida III.3.1. Modificación del procedimiento de Inspección Técnica de Vehículos (ITV) para corregir defectos y reducir emisiones contaminantes.

Medida III.3.2. Continuación de planes para favorecer la renovación del parque automovilístico privado con vehículos más limpios (verde 4 a verde 4+)

Medida III.3.3. Selección del vehículo ecoeficiente en calidad del aire.

Medida III.4.1. Potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.

Medida IV.b.2.3. (puertos) Sustitución de máquinas de carga/descarga en puertos por otros menos contaminantes.

Medida IV.b.1.2. (aeropuertos) Medidas operacionales. Aproximaciones en descenso continuo (CDA).

En dates 28 de juny de 2012 i 10 d'octubre de 2012 es reuní el Comitè tècnic de la Comissió per debatre les mesures proposades al Pla i elevar la proposta a la Comissió.

La Comissió de Seguiment del Conveni es reuní en data 4 de desembre de 2012, aprovant la documentació del Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015 amb les modificacions que es recullen a l'acta corresponent i acordant la tramesa del Pla a participació pública.

El procés de participació ciutadana del nou Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015 s'inicia amb la publicació de l'anunci al BOIB núm. 11, de 22 de gener de 2013, establint un termini de 30 dies naturals, tot i que s'han tingut en compte totes les aportacions arribades fins al mes de maig.

Es va respondre a totes les al·legacions i, si bé la major part de les aportacions són positives, es va establir que aquelles mesures noves proposades en el procés de participació que impliquen una inversió addicional es tindran en compte en futures modificacions i actualitzacions del Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015. Les respostes a les al·legacions inclogueren l'eliminació de dues mesures, la corresponent a la potenciació dels aparcaments municipals (SMAP) mitjançant reducció de tarifes i la corresponent a la connexió elèctrica dels grans vaixells al Port de Palma, així com la revisió de la redacció d'algunes de les mesures.

El *Plan Nacional* aprovat el novembre de 2011 passà per un procés de revisió total de manera que es publicà l'esborrany, a principis de 2013, del *Plan AIRE, Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire y Protección de la Atmosfera 2013-2016*.

El nou *Plan Nacional AIRE* se sotmet a participació pública entre 15 de febrer i 10 de març de 2013, s'aprova per Consell de Ministres de 12 d'abril de 2013 i es publica la Resolució al BOE núm. 123 de 23 de maig de 2013.

El document aprovat presenta mesures de tipus horitzontal i mesures sectorials, s'observen canvis a la redacció de les mesures, es detalla millor la classificació d'algunes mesures i altres perden el caràcter normatiu.

Les mesures que es consideren bàsiques del *Plan Nacional Aire* per poder implementar el Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015 es poden identificar amb les següents:

HOR 3.1 Implementación de un sistema informático para el funcionamiento del SEIVP.

HOR 6.1 Actividades de información y sensibilización a favor de la mejora en la calidad del aire.

HOR 8.II Integración de la protección de la atmósfera en políticas sectoriales.
HOR 10.II Establecimiento de criterios para la adquisición de vehículos ecoeficientes por parte de las administraciones públicas.
TRA 3.II Regulación general de las velocidades máximas de los vehículos que circulen por determinadas vías.
TRA 4.II Control de parámetros adicionales relacionados con la contaminación atmosférica en la ITV.
TRA 6.I Clasificación de vehículos según su potencial contaminador e incorporación de los límites de emisión de las normas EURO a la información asociada a la matrícula de los vehículos.
TRA 9.II Regulación de la velocidad en las áreas metropolitanas y entornos de las ciudades (coronas de velocidad).
TRA 9.III Establecimiento de calles 20, 30 y 50.
TRA 10.I Incentivos a renovación del parque automovilístico.
TRA 11.III Mejora de redes y flotas de autobuses.
PUE 2.I Establecimiento de medidas técnicas a aplicar en las actividades de logística de materiales.

Entre les mesures que perden el caràcter normatiu del nou *Plan Nacional Aire* destaca l'etiquetatge energètic i d'emissions dels vehicles, que passa a ser una classificació de vehicles d'acord amb les emissions de la norma EURO, informació associada a la matrícula de cada vehicle, que podrà utilitzar-se per part de les administracions locals.

Les modificacions esdevingudes entre el *Plan Nacional Aire* aprovat i l'esborrany previ han fet revisar la redacció i el plantejament d'algunes de les mesures del Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015.

En data 20 de maig de 2013 s'envia escrit de la directora general de Medi Natural, Educació Ambiental i Canvi Climàtic al regidor de Mobilitat i al de Medi Ambient, Infraestructures i Coordinació Territorial, de l'Ajuntament de Palma, proposant canvis a la redacció de tres mesures del Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015 liderades per aquestes regidories, per tal d'adaptar-les a les mesures del recentment aprovat *Plan Nacional AIRE*.

En dates 12 i 13 de juny de 2013 el regidor de Medi Ambient, Infraestructures i Coordinació Territorial, i el de Mobilitat, respectivament, remeten escrits manifestant la seva conformitat amb la proposta de canvis a la redacció de les mesures liderades per ells.

Per altra banda, algunes de les mesures establertes i implementades amb el Pla de Palma de l'any 2008 no s'han pogut mantenir degut a la situació de falta de pressupost de les administracions públiques.

Respecte a la sol·licitud de pròrroga per al compliment del valor límit anual d'NO₂ realitzada a finals d'octubre de 2011, amb data 12 de juliol de 2012 la Comissió europea emet la Decisió C(2012) 4761 final, on es formulen objeccions a la notificació per part d'Espanya d'una pròrroga del termini per al compliment del valor límit anual de NO₂ segons la Directiva 2008/50/CE a la zona de Palma, entre d'altres zones d'Espanya.

Amb aquest nou Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015 s'espera poder complir l'objectiu de reducció del valor límit anual de NO₂ a Palma, i també el compromís amb la Comissió europea respecte a les condicions per a la pròrroga sol·licitada del termini, fins al 2015, per al compliment del valor límit anual de NO₂.

2. ÀMBIT COMPETENCIAL

1. Segons la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de Qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, correspon a l'Administració general de l'Estat, amb la participació de les comunitats autònomes, les competències d'elaborar i aprovar els plans i programes d'àmbit estatal necessaris per complir la normativa comunitària.

2. La Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori del Govern de les Illes Balears, d'acord amb el Decret 6/2013, de 2 de maig, del president de les Illes Balears, pel qual s'estableixen les competències i l'estructura orgànica bàsica de les Conselleries de l'Administració de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, designa la Direcció General de Medi Natural, Educació Ambiental i Canvi Climàtic com a òrgan competent en matèria de control de la contaminació atmosfèrica, inventaris d'emissions i qualitat de l'aire, entre d'altres matèries.

3. L'Ajuntament de Palma és titular de competències en matèria de mobilitat i de protecció del medi ambient, pot desenvolupar activitats complementàries a les de les altres administracions i té expressament atribuïdes competències relatives a l'adopció de mesures de prevenció, de control i de correcció de la contaminació atmosfèrica, d'acord amb la Llei 23/2006, de 20 de novembre, de Capitalitat de Palma. A més, ha apostat fermament pel respecte al medi ambient i així ho ha demostrat mitjançant l'adhesió a la carta d'Aalborg i la posada en marxa del programa de l'Agenda Local 21, que tracta de promoure polítiques que aconseguixin un desenvolupament sostenible per al seu municipi, des de qualsevol perspectiva, ja sigui pública o privada.

4. El Consell Insular de Mallorca, a través del Departament d'Urbanisme i

Territori, té atribuïdes la titularitat, l'administració i la gestió de les carreteres que integren les xarxes primària i secundària, d'acord amb la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la comunitat autònoma de les Illes Balears, i la Llei 16/2001, de 14 de desembre, d'atribució de competències als Consells Insulars en matèria de carreteres i camins.

3. DOCUMENTACIÓ DE REFERÈNCIA

Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de Palma 2008:

- <http://www.caib.es/sacmicrofront/contenido.do?mkey=M145&lang=CA&cont=14196>

Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire:

- http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/PNMCA_tcm7-181205.pdf (enllaç actualment no operatiu)

Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera: Plan AIRE 2013-2016:

- http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/calidad-del-aire/Plan_Aire.aspx

Projecte CIVITAS-DYN@MO:

- http://www.civitas-initiative.eu/index.php?id=117&city_id=183

Pla General d'Ordenació Urbanística de Palma:

- http://pmi.palmademallorca.es/pgou2012_informacio/es/PG12_INDICE%20DE%20VOLUMENES%20Y%20PLANOS_INF.pdf

Estudi de Mobilitat de l'Ajuntament de Palma.

- http://pmi.palmademallorca.es/pgou2012_informacio/es/PG12_MEM_INF/INF_EC01_Movilidad%20sostenible.pdf

Plan nacional estratégico para la planificación del transporte y las infraestructuras 2005-2020 (aprovat 2006):

- <http://peit.cedex.es/>

Inventari d'emissions de Contaminants Atmosfèrics del Govern Balear:

- <http://www.caib.es/sacmicrofront/contenido.do?mkey=M145&lang=CA&cont=10452>

Pla d'Acció front al Canvi Climàtic Illes Balears:

- <http://www.caib.es/sacmicrofront/archivopub.do?ctrl=MCRST297ZI41685&id=41685>

Projecte CONURBANT:

- <http://www.conurbant.eu/en/partners/trainee.php/1091>

Projecte SUGAR:

- http://www.palmademallorca.es/IMI/PORTAL/PRD/fnot_d4_v1.jsp?tipo=8&contenido=61615&nivel=1400&language=es

Pla de Carreteres del Consell de Mallorca:

- http://www.conselldemallorca.net/?id_section=1840

Pla Director Sectorial d'Energia:

- <http://www.caib.es/govern/organigrama/area.do?coduo=186&lang=ca>

Pla Director Sectorial de Transports:

- <http://www.caib.es/conselleries/opubliques/dgtransp/esdev/pla/pladirector.html>

Estrategia de ahorro y eficiencia energética en España 2004-2012:

- <http://www.minetur.gob.es/energia/desarrollo/Eficienciaenergetica/Estrategia/Paginas/EstrategiaEficiencia.aspx>

Planificación de los sectores de Electricidad y Gas 2008-2016. Desarrollo de redes de transporte:

- <http://www.minetur.gob.es/energia/planificacion/Planificacionelectricidadygases/Desarrollo2008/Paginas/Desarrollo2008.aspx>

Plan de Energías Renovables en España y Plan de Acción Nacional de Energías Renovables 2010-2020:

- <http://www.minetur.gob.es/energia/desarrollo/EnergiaRenovable/Paginas/paner.aspx>

Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia y su Plan de Medidas Urgentes:

- <http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/publicaciones/documentacion/estrategia-espanola-de-lucha-contr-el-cambio-climatico/>

Código Técnico de Edificación:

- <http://www.codigotecnico.org/web/>

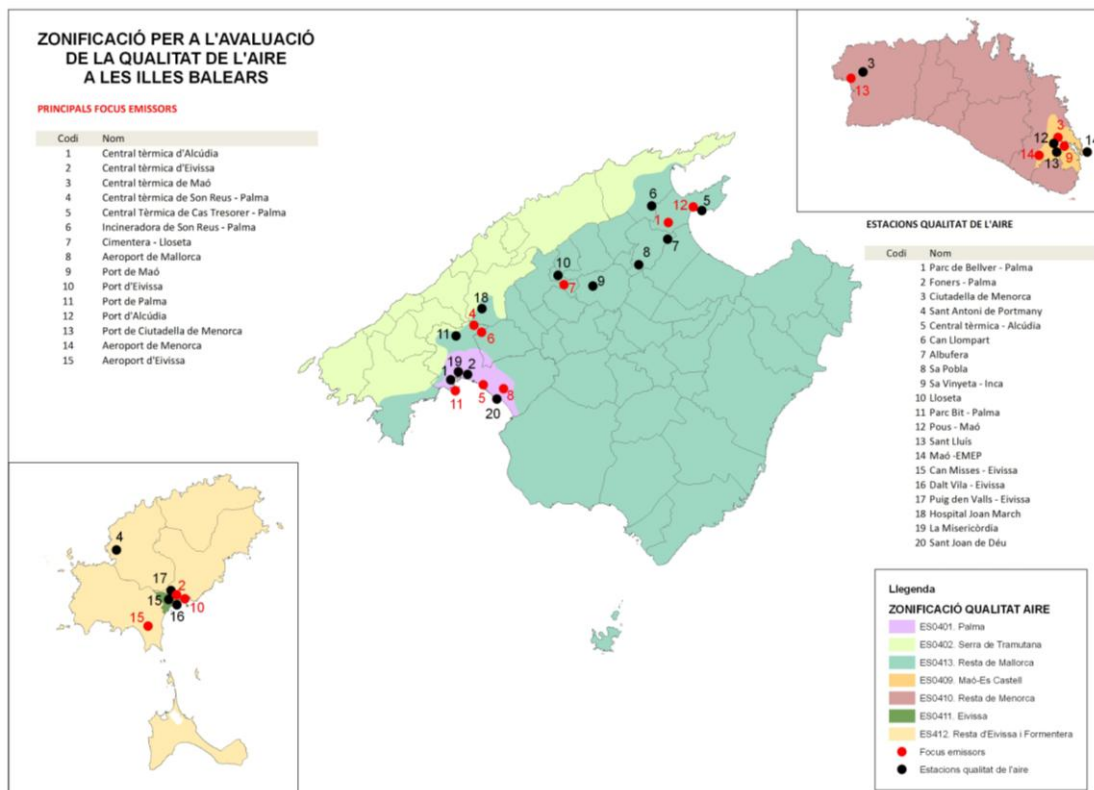
Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios y sus Instrucciones Técnicas Complementarias:

- <http://www.minetur.gob.es/energia/desarrollo/EficienciaEnergetica/RITE/Paginas/InstalacionesTermicas.aspx>

4. ZONIFICACIÓ

Les Illes Balears es consideren subdividides en una sèrie de zones en funció de la seva qualitat de l'aire.

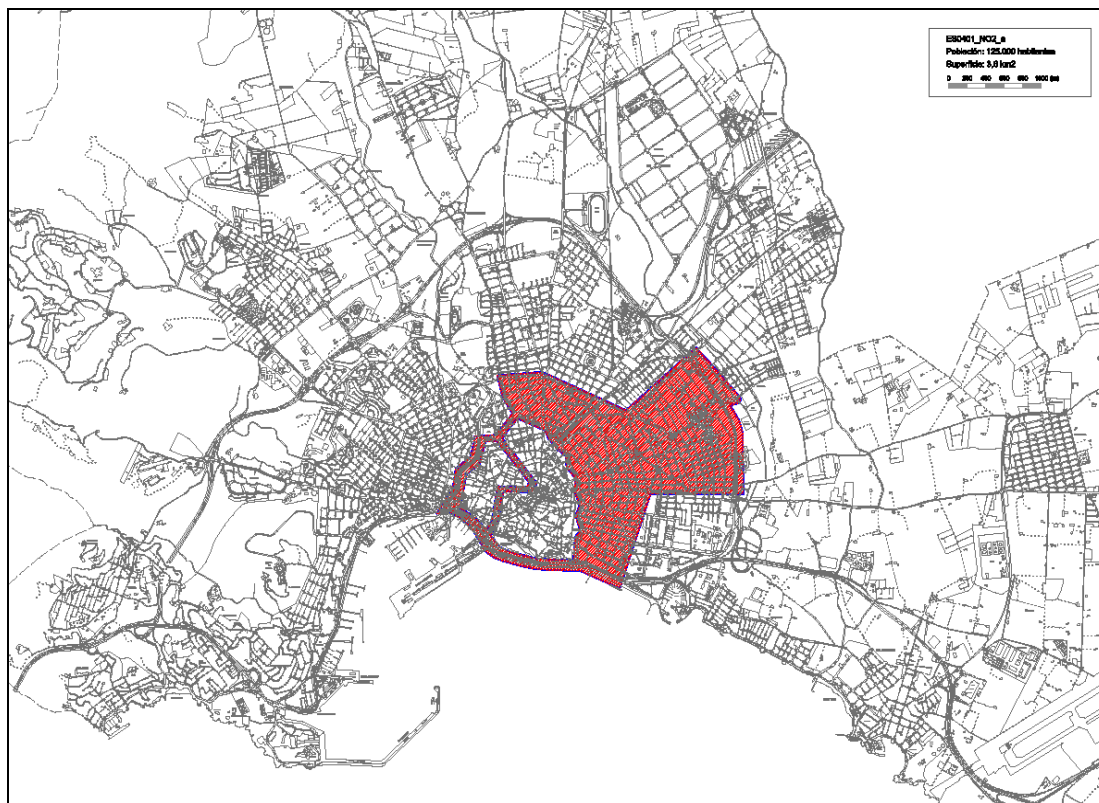
Així doncs queden establertes les zones urbanes de Palma (zona ES0401), Maó (zona ES0409) i Eivissa (zona ES0411). Després es considera la resta de l'illa de Mallorca (zona ES0413) i Serra de Tramuntana (zona ES0402) a Mallorca, la resta de l'illa de Menorca (zona ES0410) i la resta d'Eivissa juntament amb la totalitat de l'illa de Formentera (zona ES0412). D'aquesta manera Balears apareix classificada en set zones.



Zonificació de les Illes Balears

S'han fet estudis de la qualitat de l'aire respecte al diòxid de nitrogen per tal de determinar dins la zona de Palma ES0401 quina és l'àrea que es considera que s'ha superat el valor límit l'any 2010 i la població afectada.

A continuació es representa en color vermell sobre el plànol de Palma la zona de superació. S'estima que puguin estar directament afectades per a aquesta superació unes 125.000 persones (Font: Institut d'estadística de les Illes Balears).



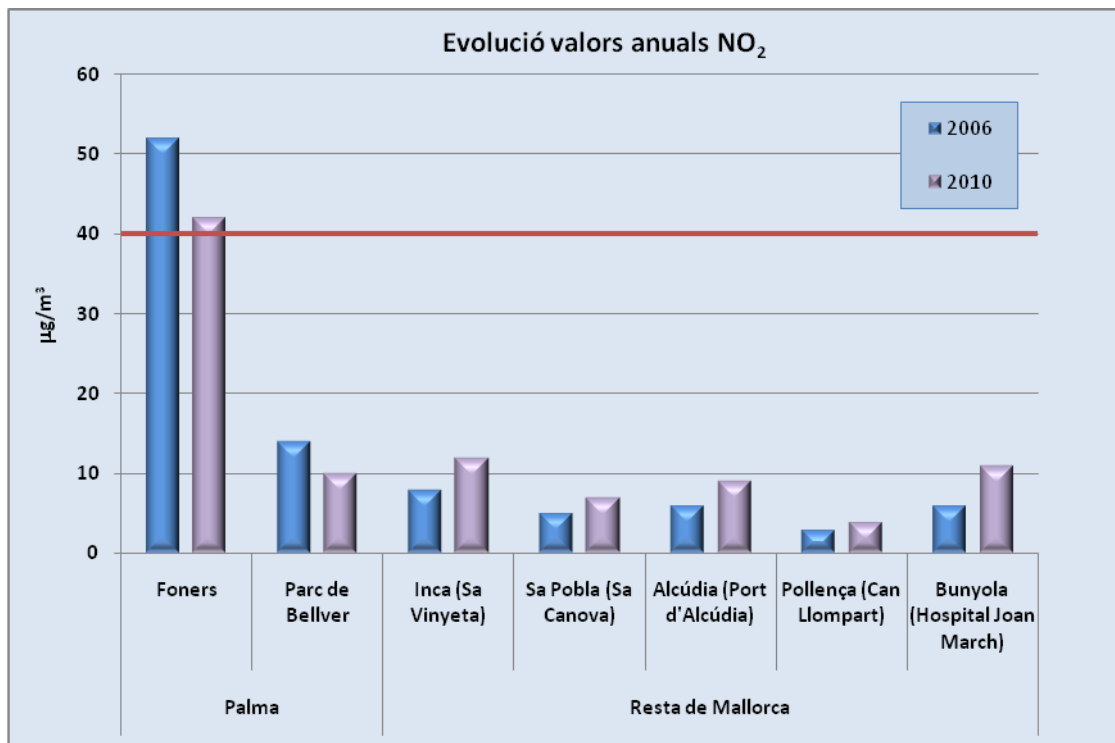
Representació de la zona de superació

5. EVOLUCIÓ DE LA QUALITAT DE L'AIRE

Com ja s'ha citat en apartats previs, Palma de Mallorca va registrar una primera superació respecte a diòxid de nitrogen l'any 2006 amb un valor anual a l'estació situada al carrer Foners de $52 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$.

Aquesta superació va suposar l'elaboració del Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de Palma 2008, amb la finalitat de complir amb el valor límit anual per a la protecció de la salut, valor fixat en $40 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ a partir de l'any 2010. Finalment l'any 2010 es va assolir a l'estació de Foners un valor de $42 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$, significativament inferior al valor de 2006 però superior al valor permès. Així doncs es registra la segona superació del valor anual per a la protecció de la salut respecte al diòxid de nitrogen l'any 2010.

A la gràfica es representen els valors anuals assolits en les dues estacions fixes a Palma en els anys 2006 (representat en color blau) i 2010 (representat en color violat). Addicionalment, i per motius comparatius, també es representen els valors assolits en altres estacions fixes situades arreu de l'illa de Mallorca.



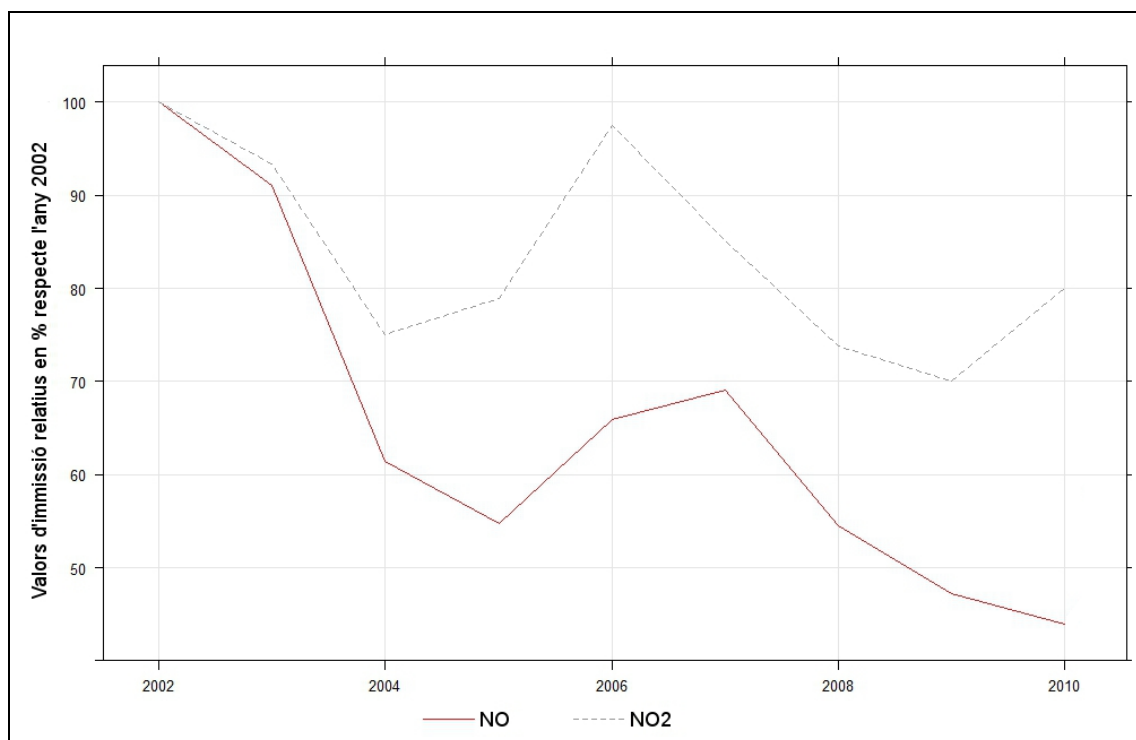
Comparació dels valors d'immissió d'NO₂ dels anys 2006 i 2010

En referència als valors assolits a Palma s'observa clarament una important davallada a Foners (19 %) i a Bellver (28 %) en els valors d'immissió d'NO₂. Aquesta davallada pot ser deguda a factors diversos, entre ells l'aplicació de les mesures del Pla de millora de 2008.

Aquesta disminució dels valors de Palma contrasta significativament quan es compara amb els valors assolits a la resta de l'illa de Mallorca, registrant totes les estacions augments en els nivells d'immissió respecte a l'NO₂: Inca (50 %), Sa Pobla (40 %), Alcúdia (50 %), Pollença (25 %), Bunyola (83 %).

Aquest augment en els valors registrats a l'illa de Mallorca es pot deure a diverses circumstàncies: augment del nombre de vehicles (140.000 vehicles entre els anys 2002 i 2010 al conjunt de les Balears; Font: Instituto Nacional de Estadística), canvi del parc automobilístic de benzina cap a dièsel (el parc de vehicles dièsel a les Balears ha augmentat del 23 % al 36 % entre els anys 2002 i 2010; Font: Instituto Nacional de Estadística), augments demogràfics més significatius a les ciutats de la perifèria de l'illa que a ciutat de Palma i canvis en els hàbits de la població.

L'efecte del increment del parc de vehicles dièsel també s'ha notat en l'estació de Foners. Com es pot comprovar en la gràfica adjunta, on es representen els valors d'immissió d'NO i d'NO₂ expressats en percentatge sobre els valors de l'any 2002.



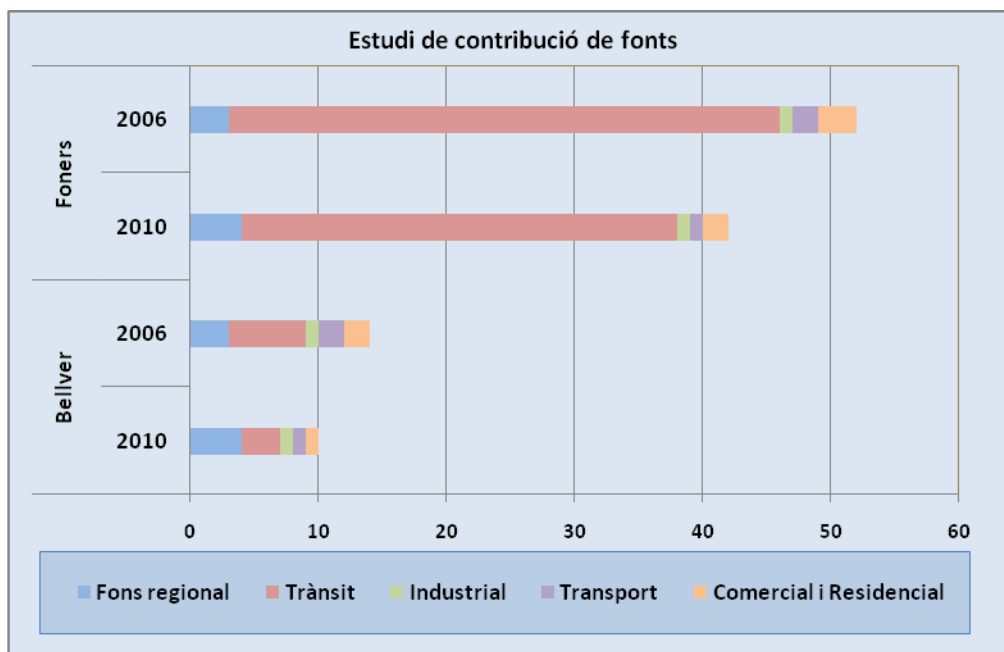
Valors d'immissió a Foners relatius respecte els de l'any 2002

Com s'aprecia a la gràfica tant els valors d'immissió d'NO com d'NO₂ han experimentat importants reduccions respecte els valors de 2002, però si l'NO s'ha reduït aproximadament un 50 % del valor de 2002, l'NO₂ només s'ha reduït un 20 % del valor de 2002. Aquest diferent comportament es degut a la major emissió d'NO₂ per part dels vehicles dièsel respecte els de benzina i l'ús de diferents catalitzadors per reduir les emissions de partícules (superiors en vehicles dièsel que en vehicles de benzina), però que augmenten les d'òxids de nitrogen.

6. CONTRIBUTIÓ DE FONTS

Com ja s'ha citat anteriorment l'illa de Mallorca en general i la ciutat de Palma de Mallorca en particular no mostren una indústria quantitativament important, essent la producció d'energia elèctrica la principal font industrial de contaminants atmosfèrics. Altres fonts importants són el trànsit de vehicles, l'activitat aeroportuària i, ja en menor mida, el sector serveis.

A la gràfica següent es representa la contribució de les diferents fonts contaminants respecte al diòxid de nitrogen a les dues estacions fixes de qualitat de l'aire situades a Palma. Addicionalment s'ha fet una comparació entre els valors assolits els anys 2006 i 2010.



Distribució de fonts en les valors d'immissió registrats a Foners i Bellver

Com es pot apreciar, el trànsit de vehicles en les immediacions de l'estació de Foners constitueix de forma significativa la principal font contaminadora de l'atmosfera amb valors assolits de $43 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ l'any 2006 (83 % sobre el total) i $34 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ l'any 2010 (81 % sobre el total). Es considera que la disminució en la contribució del trànsit de vehicles entre els dos anys a l'estació de Foners, de $9 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$, ha estat principalment deguda a l'aplicació de les diferents mesures preses en el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de Palma 2008. Si bé també la situació socioeconòmica actual ha donat lloc a una disminució del trànsit.

El trànsit de vehicles també mostra una important contribució a l'estació de Bellver amb valors de $6 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ l'any 2006 (43 % sobre el total) i $3 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ l'any 2010 (33 % del total). En el cas de l'estació de Bellver les mesures preses a partir de l'any 2008 no han tingut tanta repercussió quantitativa ($3 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$) com a Foners, però sí han tingut molta importància qualitativa, fent baixar en un 10 % la contribució del trànsit en el total de les immissions de diòxid de nitrogen a l'entorn de l'estació de Bellver.

La segona contribució més important en els nivells de diòxid de nitrogen seria el fons regional, definit aquest com el nivell d'immissió que l'activitat antropogènica global a l'illa de Mallorca genera sobre el total a molt llarga distància dels diferents focus emissors i sense tenir en consideració els diferents episodis locals que puguin ocórrer.

El valor de fons regional, que ha de ser comú a totes les estacions de l'illa, s'ha calculat a partir del valor assolit en l'estació de Pollença (Can Llompart) i

tenint en consideració que aquesta estació ha estat, dins l'illa de Mallorca, la que ha registrat els més baixos valors d'òxids de nitrogen durant els últims anys. Entre els anys 2006 i 2010 el valor de fons regional va pujar de 3 µg/m³N a 4 µg/m³N.

Finalment els sectors de transport aeroportuari, industrial (producció d'energia elèctrica) i comercial i residencial mostren impactes molt menys significatius i en tendència a la baixa entre els anys 2006 i 2010, com es pot comprovar al gràfic esmentat.

7. MESURES DEL NOU PLA

L'estructura d'aquest nou Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015 es basa en la contemplada per part de la Comissió Europea, que pretén evidenciar què s'han considerat les mesures apropiades segons diversos tipus d'activitats. A l'Annex II es pot consultar informació més concreta sobre les mesures implementades.

1. Equips de control d'emissions per a petites i mitjanes fonts de combustió fixes i substitució de fonts de combustió

No es contempla cap mesura en aquest sentit

2. Equips de control de “retrofitting” per a vehicles

2. A. Control del compliment de normativa ITV. Control d'emissions de contaminants a vehicles per part d'agents de l'autoritat al carrer

3. Gestió de contractes a l'Administració

3.1. Nous vehicles, incloent vehicles de baixes emissions

3.1.A. Adquisició de vehicles híbrids per als serveis públics. Forma part de la mesura P2.2 del projecte CIVITAS-DYN@MO

3.1.B. Electrificació del tren entre l'estació d'enllaç i Sa Pobla i l'estació d'enllaç i Manacor

3.2. Vehicles de serveis de transport més nets

3.2.A. Renovació de la flota de busos dièsel amb busos de gas natural

3.3. Fonts de combustió fixes de baixa emissió

No es contempla cap mesura en aquest sentit

3.4. Ús de combustibles de baixa emissió en fonts fixes i mòbils

No es contempla cap mesura en aquest sentit

3.5. Altres

3.5.A. Gestors de Serveis Energètics

4. Planificació i gestió del trànsit

4.1. Zones de baixa emissió

4.1.A. Creació de noves zones ACIRE

4.2. Taxes d'accés a zones congestionades

4.2.A. Implantació de Zones Urbanes d'Ambient Protegit (ZUAP) o Zones de baixa emissió

4.3. Diferenciació en les taxes dels aparcaments

4.3.A. Modificar els preus de les tarifes ORA i aparcaments SMAP segons el grau de contaminació del vehicle

4.4. Gestió de places d'aparcament

4.4.A. Informació mitjançant panells de l'estat dels aparcaments a l'entrada de ciutat. Es correspon amb la mesura P3.2 del projecte CIVITAS-DYN@MO

4.5. Reducció efectiva dels límits de velocitat i el seu control

4.5.A. Limitació de velocitat màxima en via de cintura a 80 Km/h en el tram que transcorr pròxim al túnel de Gènova

4.5.B. Limitació de la velocitat a 100 km/h en la via de cintura

4.6. Transport alternatiu (foment de la bicicleta o infraestructures per a vianants)

4.6.A. Planificació de la mobilitat a peu i de l'ús de la bicicleta. Forma part de la

mesura P1.2 del projecte CIVITAS-DYN@MO

4.6.B. BiciPalma. Forma part de la mesura P1.2 del projecte CIVITAS-DYN@MO

4.6.C. Augment del nombre de ciclocarrers, vies ciclistes i carrils-bici

4.6.D. Accions per fomentar la mobilitat a peu

4.6.E. Ampliació de zones d'aproximació a semàfors

4.7. Transport de mercaderies

4.7.A. Ajudes destinades a la promoció de la conducció eficient de vehicles turisme i vehicles industrials. Conveni amb IDAE

4.8. Millora efectiva del transport públic

4.8.A. Projecte de noves tecnologies Mobility 2.0. Es correspon amb la mesura P3.1 del projecte CIVITAS-DYN@MO

4.8.B. Creació de noves línies EMT Express

4.8.C. Sistemes de localització, adaptació tecnològica i de qualitat al bus interurbà

4.8.D. Ampliació del nombre de carrils-bus

4.8.E. Integració targetes EMT i Mobilitat

4.9. Planificació urbana que asseguri facilitats per a un transport sostenible

4.9.A. Mesures dins la Llei de Mobilitat

4.9.B. Implantació de mesures de mobilitat a instal·lacions comercials i grans superfícies, dins el Pla General d'Ordenació Urbana

4.9.C. Elaboració del PMUS (Pla Mobilitat Urbana Sostenible). Es correspon amb la mesura P1.1 del projecte CIVITAS-DYN@MO

4.9.D. Connexió de l'autopista de Llevant amb el Molinar i el Camí Fondo

4.9.E. Desdoblament de la ronda d'accés a Palma

4.10. Altres

4.10.A. *Subvencions per modernitzar el parc automobilístic de vehicles per carretera, promoure el vehicle elèctric i establir noves estacions de recàrrega elèctrica, de GNV o GLP. Conveni amb IDAE*

5. Foment del canvi de mitjans de transport

No es contempla cap mesura en aquest sentit

6. Consideració de l'ús de combustibles de baixes emissions per a les fonts de combustió d'escala petites, mitjanes i grans, tant fixes com mòbils.

6.1. Regulació de la qualitat dels combustibles

No es contempla cap mesura en aquest sentit per ser de competència estatal

6.2. Canvi d'instal·lacions a d'altres que utilitzin combustibles de baixa emissió

6.2.A. *Canvi a gas natural d'acord amb el Pla Director Sectorial Energètic*

6.2.B. *Foment de l'ús d'energies renovables*

6.2.C. *Pla d'Acció d'Energia Sostenible (Pacte de Batlles pel Clima). Participació al projecte europeu CONURBANT*

6.3. Altres

No es contempla cap mesura en aquest sentit

7. Mesures per reduir la contaminació mitjançant sistemes d'autoritzacions i instruments econòmics.

7.1. Autoritzacions d'Activitats Potencialment Contaminants de l'Atmosfera i Plans nacionals tenint en compte les millors tècniques disponibles

7.1.A. *Elaborar les autoritzacions administratives de les activitats potencialment contaminants de l'atmosfera (APCA) incorporant les millors tècniques disponibles aplicades a la instal·lació*

7.2. Autoritzacions Ambientals Integrades tenint en compte les millors tècniques disponibles

7.2.A. Elaborar les autoritzacions ambientals integrades (AAI) incorporant les millors tècniques disponibles aplicades a la instal·lació

7.3. Introducció o augment d'imposts mediambientals

7.3.A. Modificació de l'Impost de circulació

7.4. Introducció o augment de càrregues mediambientals

No es contempla cap mesura en aquest sentit

7.5. Sistemes d'autoritzacions negociables

No es contempla cap mesura en aquest sentit

7.6. Introducció o increment del finançament mediambiental

No es contempla cap mesura en aquest sentit

7.7. Altres

No es contempla cap mesura en aquest sentit

8. Mesures per protegir nins o altres col·lectius sensibles

8.A. Accions per facilitar l'arribada d'escolars a peu o en bicicleta al centre

9. Altres

9.A. Informació de la qualitat de l'aire a la població mitjançant panells informatius

9.B. Previsió de la qualitat de l'aire

9.C. Elaboració de plans d'acció a curt termini front a superacions de valors d'alerta a la població

9.D. Implementació de mesures operacionals d'aproximació d'avions a l'aeroport de Palma. Operacions en descens continu

8. ESTIMACIÓ DE LA QUALITAT DE L'AIRE PER A L'ANY 2015

Degut a la falta de models de càlcul fiables resulta molt difícil efectuar en aquests moments una predicció viable sobre l'estat de la qualitat de l'aire l'any 2015. Únicament es pot efectuar un estudi de les diverses situacions o escenaris possibles segons les mesures adoptades en el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de Palma 2011-2015. A més s'ha tingut en consideració l'impacte en el futur d'algunes de les mesures preses durant els anys 2007-2010 eliminades o modificades durant els anys 2011-2012.

D'aquesta forma s'han avaluat les possibles mesures a ser adoptades tenint en consideració els següents factors:

- el tipus d'activitat afectada
- el moment d'implantació (o eliminació) de la mesura
- l'impacte directe de la mesura en les emissions d'òxids de nitrogen

Impacte de les mesures del PMQAP 2008 modificades negativament o eliminades.

El conjunt de les mesures adoptades durant els anys 2007-2010 i vinculades al Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2008 va significar un estalvi en les emissions d'òxids de nitrogen de 1.200 tones, fent baixar els nivells d'immissió de 52 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a 42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Durant els anys 2010-2011 algunes d'aquestes mesures han estat modificades de forma que presenten menor eficàcia, o han estat totalment eliminades, motiu pel qual s'espera un impacte negatiu en la qualitat de l'aire i un empitjorament respecte a l' NO_2 . En total s'avalua que aquestes mesures suposaran un increment de 200 tones en les emissions d' NO_x i de 1,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en el valor d'immissió d' NO_2 . Les dades obtingudes, en $\mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ es tabulen a continuació:

NOM MESURA	SEGUIMENT MAIG 2012	AFECCIÓ 2010	AFECCIÓ 2015	INCREMENT
Intensificació del servei de transport urbà	S'han eliminat rutes i disminuït freqüències	0,44	0,11	0,33
Prioritzar l'ús del transport públic	S'ha prescindit d'algunes d'aquestes campanyes	0,22	0,11	0,11
Augment del nombre d'autobusos de l'EMT, creació de nous trajectes	S'han augmentat les tarifes en un 23%. Alguns serveis han estat suprimits	0,66	0,33	0,33
Augment de la gratuïtat progressiva dels 9 als 16 anys	S'ha suprimit la gratuïtat fins als 16 anys.	0,44	0,11	0,33

Nou sistema tarifari de transport urbà	Es manté el sistema però augmenten les tarifes segons el trajecte	0,66	0,33	0,33
Renovació de vehicles destinats al transport urbà i interurbà	L'EMT ha adquirit 100 vehicles de més de 10 anys	0,66	0,33	0,33
TOTAL		3,08	1,32	1,76 (≈ 2,00)

A més, és important remarcar que una de les mesures amb més importància sobre la qualitat de l'aire a Palma (MTP 12. Tramvia Badia de Palma i connexió amb l'aeroport) ha estat completament desestimada en el nou Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015. En el seu moment es va estimar que l'adopció d'aquesta mesura suposava una disminució de 67 tones d'NO₂ en les emissions a l'atmosfera, que implicarien una disminució de 0,6 µg/m³ en els nivells d'immissió.

La conclusió més important a extreure en aquest punt és que, sense tenir en consideració les mesures a prendre dins el marc del Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015 i sense esperar importants variacions futures de les condicions climatològiques, per a l'any 2015 s'esperen uns valors d'immissió per a l'òxid de nitrogen entorn als 44 µg/m³.

Impacte de les mesures del PMQAP 2011-2015

L'impacte conjunt de les mesures del Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015 està tabulat a l'Annex II, amb un impacte global estimat entre 4,4 i 2,2 µg/m³N. Per sectors d'activitat, el Pla mostra els impactes tabulats a continuació, essent els sectors de trànsit i transport públic els més importants amb un 97 %:

Sector d'activitat	Impacte (µg/m ³ N)	Percentatge
Trànsit	3,47 – 1,81	79,8 %
Transport públic	0,76 – 0,28	17,5 %
Industrial	0,06 – 0,05	1,4 %
Transport aeromarítim	0,02 – 0,01	0,4 %
Comercial i Residencial	0,00	0,0 %
Altres	0,04 – 0,02	0,9 %
TOTAL	4,35 – 2,17	100,0 %

Si a les mesures del Pla 2011-2015 s'afegeix l'impacte de les mesures recuperades del Pla 2008 s'obté una reducció total dels valors d'immissió d'NO₂ sobre el valor assolit l'any 2010 situada entre 6 i 4 µg/m³N, reducció suficient per assolir uns nivells d'immissió compresos entre els 38 i 40 µg/m³N l'any 2015.

Palma, 17 de juny de 2013