

CLASAMENTUL EFICIENȚEI, ÎMPOTRIVA POLUĂRII

FOCUS PE CELE MAI MARI 15 ORAȘE DIN ROMÂNIA

CLASAMENTUL EFICIENȚEI ÎMPOTRIVA POLUĂRII

Focus pe cele mai mari 15 orașe din România

1. BRAȘOV	4,8/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
2. GALAȚI	4,7/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
3. CLUJ-NAPOCA	4,6/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
4. IAȘI	4,5/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
5. ORADEA	4,2/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
6. BUCUREȘTI	4,1/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
7. TIMIȘOARA	3,9/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
8. ARAD	3,9/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
9. PLOIEȘTI	3,8/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
10. CRAIOVA	3,7/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
11. PITEȘTI	3,6/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
12. SIBIU	3,2/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
13. BRĂILA	2,9/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
14. BACĂU	2,3/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
15. CONSTANȚA	1,3/10	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Observatorul Român de Sănătate a analizat activitatea autorităților locale din cele mai mari cincisprezece orașe românești și acțiunile concrete întreprinse de acestea pentru a reduce poluarea aerului în ultimii 2 ani.

La fel ca în ediția precedentă a clasamentului, **niciuna dintre marile primării din România nu a reușit să acumuleze măcar jumătate din scorul maxim posibil acordat pentru acțiunile împotriva poluării.**

Primăriile care acționează cel mai decis în direcția reducerii poluării sunt Brașov, Galați și Cluj-Napoca. Cel mai puțin preocupate de reducerea poluării și efectele acesteia asupra sănătății locuitorilor sunt primăriile Brăila, Bacău și Constanța.

Analiza se bazează pe o grilă de evaluare cuprinzând 20 de indicatori organizați în 5 domenii:

1. **Intervenții economice** pentru reducerea poluării aerului
2. **Intervenții administrative** pentru reducerea poluării aerului
3. **Intervenții comportamentale** pentru reducerea poluării aerului
4. **Infrastructură** care face posibilă reducerea poluării aerului
5. **Indicatori direcți** de poluare a aerului

CONTEXT

- > Restricțiile impuse în pandemie, în primăvara anului 2020, au curățat rapid aerul. După relaxarea măsurilor, poluarea a revenit, iar în unele orașe situația actuală este mai gravă decât înainte de pandemie.¹
- > Datele oficiale publicate de Organizația Mondială a Sănătății (OMS) arată că poluarea aerului ucide aproximativ 7 milioane de oameni în întreaga lume în fiecare an și că **9 din 10 persoane respiră aer care depășește limitele pentru poluare stabilite.**²
- > Particulele în suspensie (PM) sunt particule solide și lichide suspendate în aerul înconjurător, fiind responsabile pentru decesele premature prin atac cerebral, cancer pulmonar și boli cardiovasculare. Există două tipuri de PM: cele grosiere PM₁₀ și cele fine PM_{2,5}.
- > PM_{2,5} sunt nocive pentru sănătate chiar și la concentrații mici în aer deoarece dimensiunea lor scăzută le permite să traverseze plămânii și să ajungă direct în sânge.
- > În 2020, aproximativ **jumătate dintre orașele europene au depășit recomandarea OMS privind poluarea anuală cu PM_{2,5}.** Cele mai ridicate niveluri de poluare cu PM_{2,5} au fost înregistrate în Europa de Sud-Est.³
- > Agenția Internațională pentru Cercetarea Cancerului a clasificat poluarea aerului, în special cea cu PM_{2,5}, ca fiind principala cauză de cancer.⁴
- > O recenzie globală recentă a constatat că expunerea cronică poate afecta fiecare organ din corp, complicând și exacerbând condițiile de sănătate existente.⁵
- > **România este una dintre cele opt țări în care emisiile de NO_x și PM₁₀ au crescut între anii 1990 și 2018.**

¹ <https://www.eea.europa.eu/themes/air/air-quality-and-covid19>

² <https://www.who.int/health-topics/air-pollution>

³ World Air Quality Report, 2020

⁴ <https://www.iarc.who.int/news-events/iarc-outdoor-air-pollution-a-leading-environmental-cause-of-cancer-deaths/>

⁵ <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC6904854/>

DATE ÎNGRIJORĂTOARE

- > Poluarea aerului cauzează boli care determină rate mai mari de deces în urma îmbolnăvirii de Covid-19, potrivit Organizației Mondiale a Sănătății.⁶
- > **29.230 de români mor anual din cauza bolilor provocate de poluare**, țara noastră aflându-se pe locul 7 la nivel european în ceea ce privește numărul deceselor premature cauzate de poluare la mia de locuitori.⁷
- > **Poluarea omoară de 15 ori mai mulți români decât accidentele rutiere.**
- > România se află pe locul 15 în topul celor mai poluate țări din Europa, conformul Raportului Mondial despre Calitatea Aerului din 2020.
- > La nivel european, țara noastră are cele mai ridicate costuri sociale anuale pe cap de locuitor datorate poluării (€1.810).⁸
- > **Bucureștiul este orașul european cu cele mai mari costuri sociale pe cap de locuitor din cauza impactului poluării aerului asupra sănătății.** Fiecare bucureștean pierde anual €3.004 din cauza poluării.⁶

Niciunul dintre cele 15 orașe incluse în analiză nu are stabilite zone cu emisii scăzute.

Statisticile din decembrie 2020 arată că jumătate dintre autoturismele din România sunt mai vechi de 15 ani.

MOTOARELE DIESEL, ÎNCĂ MAJORITAR UTILIZATE DE CĂTRE AUTORITĂȚI ȘI CETĂȚENI

- > Emisiile motoarelor Diesel sunt carcinogene de grup 1, reprezentând una dintre cauzele cancerului pulmonar.
- > **12 orașe dintre cele 15 analizate au achiziționat în ultimii 2 ani autobuze Diesel**, deși emisiile acestora sunt nocive pentru sănătatea populației.
- > Doar 8 primării au achiziționat mijloace de transport în comun cu propulsie electrică în ultimii doi ani, însă o parte dintre ele încă așteaptă ca acestea să le fie livrate.
- > Doar 6 primării dintre cele 15 au achiziționat tramvaie și/sau troleibuze în ultimii doi ani. 3 dintre orașele analizate nu au rețea de tramvai și/sau troleibuz.
- > **Jumătate dintre autoturismele existente în România au motoare Diesel.**

⁶ <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/media-resources/science-in-5/episode-9---air-pollution-covid-19>

⁷ Air Quality in Europe - 2020, Agenția Europeană de Mediu

⁸ Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport - 2020, CE DELFT

Niciunul dintre orașe nu a organizat campanii de informare și conștientizare a cetățenilor cu privire la importanța calității aerului și efectele nocive ale poluării.

RECOMANDĂRI PENTRU AUTORITĂȚILE LOCALE

Datele ne arată că acțiunile împotriva poluării întreprinse de către autoritățile locale de la prima ediție a clasamentului (2018) și până acum sunt insuficiente.

Pentru a contracara cât mai rapid efectele devastatoare ale poluării aerului asupra sănătății cetățenilor, Observatorul Român de Sănătate recomandă autorităților locale implementarea cât mai rapidă a următoarelor măsuri:

- > **Încurajarea utilizării modurilor active de transport**, precum bicicletele sau vehiculele electrice.
- > **Stabilirea unor zone cu emisii scăzute**, unde au acces doar vehicule care respectă standarde ridicate de poluare.
- > **Scutiri de taxe pentru mașinile care poluează puțin** (existente în Belgia sau Franța).
- > **Modernizarea transportului public în comun** prin scoaterea din circuit a vehiculelor vechi și achiziționarea celor care nu poluează.
- > **Interzicerea folosirii motoarelor diesel** în interiorul orașului (existente în Atena, Bruxelles, Berlin, Madrid, Paris).

ANALIZA SE BAZEAZĂ PE O GRILĂ DE EVALUARE CUPRINZÂND 20 DE INDICATORI ORGANIZAȚI ÎN CINCI DOMENII:

1. Intervenții economice pentru reducerea poluării aerului (25% din scor)

- > Stimulente financiare pentru renunțarea la mașinile vechi
- > Taxă de congestie/aglomerație în zonele cu trafic intens
- > Taxe de parcare crescute pentru centrul orașului
- > Reduceri/bonusuri pentru tranziția la mersul cu bicicleta
- > Reduceri/bonusuri pentru tranziția la transportul în comun

2. Intervenții administrative pentru reducerea poluării aerului (25% din scor)

- > Introducerea de zone cu emisii scăzute, unde au acces doar vehicule care respectă standarde ridicate de poluare
- > Reglementări locale specifice pentru zonele de construcții
- > Achiziții publice de autobuze electrice în ultimii doi ani
- > Achiziții publice de tramvaie/troleibuze în ultimii doi ani
- > Achiziții publice de autobuze diesel în ultimii doi ani (*punctaj negativ*)

3. Intervenții comportamentale pentru reducerea poluării aerului (10% din scor)

- > Introducerea de programe de bike sharing sau car sharing
- > Campanii de comunicare cu privire la calitatea aerului în ultimii 2 ani

4. Infrastructură care face posibilă reducerea poluării aerului (20% din scor)

- > Piste de biciclete
- > Parcuri și zone verzi
- > Rețea de tramvaie/troleibuze
- > Număr de stații de tramvai/troleibuz

5. Indicatori direcți de poluare a aerului (20% din scor)

- > Depășiri peste valoarea limită anuală a PM10 (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) în 2020
- > Depășiri peste valoarea limită anuală a NO₂ și NO_x (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) în 2020
- > Număr de mașini diesel înregistrate în 2020 / 1.000 de locuitori / județ
- > Număr de autobuze diesel înregistrate în 2020 / 1.000 de locuitori / județ

RECOMANDĂRI LOCALE - BUCUREȘTI

București este orașul cu cei mai mulți cetățeni expuși efectelor negative ale poluării din România, iar măsurile luate pentru limitarea poluării aerului nu sunt de ajuns. În același timp, București este capitala europeană cu cele mai mari costuri sociale suportate de către fiecare locuitor din cauza efectelor nocive ale aerului poluat.

În urma analizei măsurilor încercate sau deja implementate de autoritățile locale de la nivelul Municipiului București și pe baza măsurilor recomandate de noul raport CE DELFT, Observatorului Român de Sănătate elaborează următoarele recomandări specifice pentru autoritățile locale din București:

Politici publice de încurajare a mersului pe bicicletă/mersului pe jos

Măsura-umbrelă pe care o propunem, împreună cu recomandările specifice, vizează facilitarea și promovarea modurilor active de transport. În momentul de față, utilizarea modurilor active de transport în București este foarte redusă.

În București, politicile publice de încurajare a mersului pe bicicletă/mersului pe jos ar putea ajuta la reduce cu **până la €50.000.000** costurile sociale legate de poluarea aerului (până la 0.8% din costurile sociale anuale din cele €6,35 miliarde).

Recomandările noastre propun o abordare sistemică care integrează atât îmbunătățirea infrastructurii, cât și schimbarea comportamentală necesară acceptării și integrării unor noi măsuri:

- > **Creșterea lungimii totale a pistelor de biciclete** și a benzilor dedicate pentru acestea, în special pe rutele care duc spre centrele corporative și în zonele cele mai aglomerate din punctul de vedere al traficului. Această propunere ar putea ușura decizia multor oameni care folosesc în mod uzual mașini, de a schimba mijlocul de transport de la unul pasiv la unul activ, dacă există infrastructură potrivită;
- > **Inițiative municipale de utilizare în comun a bicicletelor** sau sprijin pentru programele private. Primăria își poate începe propriul proiect oferind cetățenilor un astfel de program local de acces comun la biciclete sau poate continua să colaboreze cu inițiative private prin creșterea capacității existente: numărul de biciclete, numărul de zone în care aceste biciclete pot fi preluate;
- > **Dezvoltarea infrastructurii adiacente pentru biciclete**, pentru a crește aderența la utilizarea acestora (parcări pentru biciclete etc.);

- > **Creșterea siguranței rutiere pentru modurile de transport active** (piste pentru biciclete separate, limită de viteză mai mică pentru vehicule). Pentru a îmbunătăți utilizarea mijloacelor de transport active, este necesar să se asigure și siguranța celor care vor face tranziția. Chiar dacă lungimea pistelor de biciclete este un element important, ceea ce merită menționat este partea de sporire a siguranței prin asigurarea pistelor de biciclete separate.
- > **Zone dedicate pentru moduri de transport active în weekend** pentru a crește gradul de absorbție a acestor tipuri de transport și pentru a reduce poluarea. Pentru început, în timpul weekendului, autoritățile locale pot propune să existe zone specifice în oraș în care să poată fi utilizate doar mijloace de transport active, cu accent pe zonele cele mai frecventate de localnici. Chiar dacă este o măsură incipientă, poate fi un instrument intermediar în educarea cetățenilor și diminuarea poluării.
- > **Campanii publice de conștientizare a cetățenilor** cu privire la beneficiile pentru sănătate ale transportului activ și la oportunitățile oferite de guvernul local.
- > **Stimulente financiare** (tichete pentru biciclete, reduceri pentru mâncăruri sănătoase) sau **stimulente sociale** care măresc absorbția utilizării regulate a mijloacelor de transport active. Pentru a implica cetățenii este important să se utilizeze stimulente comportamentale. Chiar dacă, potrivit literaturii, stimulentele financiare nu funcționează pe termen lung, guvernul local poate folosi alternative precum exemplele menționate mai sus. Pentru stimulente sociale, pot fi puse în aplicare inițiative care promovează exemple de bună practică, recunoaștere socială și apartenența la comunitate.

Autobuze urbane cu emisii zero

Această măsură se află printre cele 28 de măsuri analizate în raportul CE DELFT, fiind una dintre măsurile eficiente pentru reducerea poluării.

Bucureștiul, ca zonă metropolitană, are un număr mare de autobuze, majoritatea fiind încă autobuze Diesel. Odată cu încurajarea cetățenilor să utilizeze transportul public, municipalitatea trebuie să se asigure că transportul public este, de asemenea, un mijloc de transport nepoluant. De aceea, ar trebui inițiat un proiect de scădere a numărului de autobuze poluante până la utilizarea numai a celor cu emisii zero.