



# CLASAMENTUL EFICIENȚEI ÎMPOTRIVA POLUĂRII

FOCUS PE CELE MAI MARI 10 ORAȘE DIN ROMÂNIA

**epria** european  
public health  
alliance

**ORS**

Observatorul  
Român de  
Sănătate

# CLASAMENTUL EFICIENȚEI ÎMPOTRIVA POLUĂRII

Focus pe cele mai mari 10 orașe din România

## CLASAMENTUL EFICIENȚEI ÎMPOTRIVA POLUĂRII



|                |        |            |
|----------------|--------|------------|
| 1. CLUJ-NAPOCA | 4,7/10 | ★★★★★☆☆☆☆☆ |
| 2. TIMIȘOARA   | 4,5/10 | ★★★★★☆☆☆☆☆ |
| 3. GALAȚI      | 4,2/10 | ★★★★★☆☆☆☆☆ |
| 4. BUCUREȘTI   | 3,6/10 | ★★★★★☆☆☆☆☆ |
| 5. IAȘI        | 3,6/10 | ★★★★★☆☆☆☆☆ |
| 6. ORADEA      | 3,5/10 | ★★★★★☆☆☆☆☆ |
| 7. BRAȘOV      | 3,1/10 | ★★★★☆☆☆☆☆☆ |
| 8. CRAIOVA     | 2,9/10 | ★★★☆☆☆☆☆☆☆ |
| 9. CONSTANȚA   | 2,2/10 | ★★☆☆☆☆☆☆☆☆ |
| 10. PLOIEȘTI   | 1,9/10 | ★☆☆☆☆☆☆☆☆  |

Observatorul Român de Sănătate a analizat activitatea autorităților locale din cele mai mari zece orașe românești și acțiunile concrete întreprinse de acestea pentru a reduce poluarea aerului. **Niciuna din marile primării din România nu a reușit să acumuleze măcar jumătate din scorul maxim posibil acordat pentru acțiunile anti-poluare.**

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

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

1. **Intervenții economice** pentru reducerea poluării aerului (25% din scor)
2. **Intervenții administrative** pentru reducerea poluării aerului (25% din scor)
3. **Intervenții comportamentale** pentru reducerea poluării aerului (10% din scor)
4. **Infrastructură** care face posibilă reducerea poluării aerului (20% din scor)
5. **Indicatori direcți** de poluare a aerului (20% din scor)

## O CASCADĂ DE DATE ALARMANTE

- > **Bucureștiul este cea mai aglomerată capitală europeană** și pe locul 5 în rândul capitalelor cu cel mai aglomerat trafic din lume<sup>1</sup>.
- > Din cauza poluării aerului, **în România se pierd mai mulți ani de viață sănătoasă decât în India**<sup>2</sup>.
- > Poluarea aerului **omoaă în fiecare an peste 23 000 de români**<sup>3</sup>, provocând boli precum cancer pulmonar, boală cardiacă ischemică, accident vascular cerebral, infecții respiratorii inferioare și boală pulmonară obstructivă cronică<sup>4</sup>.
- > **1,12 miliarde Euro** sunt costurile anuale generate la bugetul sănătății în România de bolile provocate de poluarea din traficul rutier.
- > **Mașinile diesel sunt responsabile pentru 70% din costurile poluării din trafic** în România.
- > În 2017, România a importat aproape 520.000 de autoturisme second-hand, peste 70% dintre acestea fiind mașini diesel poluante<sup>5</sup>.

## CONTEXT

- > Datele oficiale prezentate de Organizația Mondială a Sănătății și Comisia Europeană arată că traficul supra-aglomerat din marile orașe românești s-a transformat într-o gravă problemă de sănătate publică.
- > România este a 5-a țară ca număr de ani de viață sănătoasă pierduți din cauza poluării aerului din cele 28 de state UE<sup>6</sup>.
- > **Poluarea aerului omoară de 10 ori mai mulți români decât accidentele rutiere**<sup>7</sup>. 23.960 decese premature s-au produs în 2016<sup>8</sup> în România din cauza poluării cu particule în suspensie.
- > 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 PM<sub>10</sub> și cele fine PM<sub>2,5</sub>. Acestea din urmă sunt nocive pentru sănătate chiar și la concentrații mici în aer deoarece pătrund în plămâni. Media anuală a României în privința concentrațiilor de PM este peste media UE<sup>9</sup>.

<sup>1</sup> [https://www.tomtom.com/en\\_gb/trafficindex/](https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/)

<sup>2</sup> Organizația Mondială a Sănătății, 2012.

<sup>3</sup> Comisia Europeană, 2018.

<sup>4</sup> Health Effects Institute. 2018. State of Global Air 2018. Special Report. Boston, MA:Health Effects Institute.

<sup>5</sup> <http://2celsius.org/transport/rabilele-diesel-din-occident-invadeaza-romania/>

<sup>6</sup> Organizația Mondială a Sănătății, 2012

<sup>7</sup> Comisia Europeană, 2017

<sup>8</sup> Agenția Europeană a Mediului, 2017

<sup>9</sup> Organizația Mondială a Sănătății și Curtea de Conturi Europeană, 2018

- > **8.430** decese premature se produc<sup>10</sup> în România din cauza poluării cu NO<sub>x</sub>. Principala sursă de poluare cu NO<sub>x</sub> este traficul rutier. NO<sub>x</sub> produc decese premature prin boli respiratorii, boli hepatice și boli de sânge. Media anuală a României în privința concentrațiilor de NO<sub>x</sub> este apropiată de media UE<sup>11</sup>.
- > **Costurile totale anuale generate la bugetul sănătății în România de bolile provocate de poluarea din traficul rutier sunt de 1,12 miliarde Euro<sup>12</sup>**. Dintre acestea, 70% reprezintă poluarea produsă de mașinile Diesel<sup>13</sup>.

## CELE MAI TOXICE ORAȘE DIN ROMÂNIA NU FAC DESTUL PENTRU REDUCEREA POLUĂRII

În **Iași**, valorile limită pentru particulele în suspensie PM<sub>10</sub> au fost depășite cel mai frecvent în 2017, timp de 83 de zile, un nivel alarmant al poluării aerului.

Ca frecvență a depășirilor valorilor de poluare maxim admise, **Bucureștiul** este pe locul doi, cu 44 de zile de depășiri, urmat de **Brașov**, unde valorile maxim admise au fost depășite timp de 40 de zile în anul 2017.

În octombrie 2018, Ministerul Mediului a fost notificat<sup>14</sup> de Curtea Europeană de Justiție cu privire la începerea procesului pe care Comisia Europeană l-a intentat României pentru că nu rezolvă problema particulelor în suspensie din aerul respirat în București.

## MAJORITATEA PRIMĂRIILOR AU ACHIZIȚIONAT AUTOBUZE DIESEL, ÎN DETRIMENTUL SĂNĂȚĂȚII LOCUITORILOR

- > Emisiile motoarelor Diesel sunt carcinogene de grup 1, reprezentând una dintre cauzele cancerului pulmonar<sup>15</sup>.
- > Motoarele Diesel produc emisii poluante de NO<sub>x</sub> și PM considerabil mai mari decât cele pe benzină<sup>16</sup>.
- > Opt din cele mai mari primării din România au achiziționat în ultimii doi ani vehicule de transport în comun echipate cu motoare Diesel, deși organizațiile internaționale de sănătate avertizează în privința efectelor nocive asupra sănătății a acestor vehicule.
- > Doar trei primării au achiziționat mijloace de transport în comun cu propulsie electrică.

<sup>10</sup> Agenția Europeană a Mediului, 2017

<sup>11</sup> Organizația Mondială a Sănătății și Curtea de Conturi Europeană, 2018

<sup>12</sup> 'Health impact and cost of Diesel emissions in EU' (Table 12), CE Delft Report, 2018.

<sup>13</sup> 'Health impact and cost of Diesel emissions in EU' (Table 11), CE Delft Report, 2018.

<sup>14</sup> <http://bit.ly/bruxelles-sanctiune>

<sup>15</sup> Organizația Mondială a Sănătății

<sup>16</sup> Agenția Europeană a Mediului

## INVAZIE DE MAȘINI VECHI, PISTE DE BICICLETE FOARTE PUȚINE

- > România a devenit în 2017 cimitirul de mașini al Europei – jumătate din mașinile înmatriculate în 2017 sunt mai vechi de 15 ani, cel mai mare număr înregistrat vreodată în România.
- > București, Brașov și Cluj sunt orașele cu cele mai multe vehicule Diesel de transport în comun înmatriculate la o mie de locuitori în 2017. La nivel de județ, zonele urbane din Timiș, Bihor și Cluj sunt cele care au cel mai mare număr de mașini mai vechi de 20 de ani înmatriculate la o mie de locuitori.
- > Marile orașe din România au în medie doar 22.3 kilometri de piste de biciclete, bicicletele reprezentând cel mai sănătos mijloc de transport în comun și unul eficient în special în acele orașe așezate în zone de câmpie.

## CE POT FACE AUTORITĂȚILE LOCALE ȘI PRIMĂRIILE

- > **Încurajarea folosirii bicicletelor și a vehiculelor electrice**
- > **Taxe de congestie/aglomerație în trafic** (introduse deja la Londra sau Stockholm)
- > **Scutiri de taxe pentru mașinile care poluează puțin** (existente în Belgia sau Franța)
- > **Stabilirea unor zone cu emisii scăzute**, unde au acces doar vehicule care respectă standarde ridicate de poluare
- > **Interzicerea folosirii motoarelor diesel.** Orașe care vor implementa această măsură până în 2025: Hamburg, Copenhaga, Oslo, Madrid, Paris, Stuttgart, etc.

## **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 3 ani

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

- > Piste de biciclete
- > Parcuri și zone verzi
- > Număr de tramvaie
- > Număr de stații de tramvai

### **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 2017
- > Depășiri peste valoarea limită anuală a NO<sub>2</sub> și NO<sub>x</sub> (40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) în 2017
- > Număr de mașini diesel înregistrate în 2017 / 1000 de locuitori / județ
- > Număr de autobuze diesel înregistrate în 2017 / 1000 de locuitori / județ

## SURSE

Toate datele care stau la baza acestui raport au fost obținute în urma cererilor adresate autorităților locale<sup>17</sup> sau din surse oficiale precum:

- > Înmatriculări în 2017 - județe: <http://www.drpciv.ro/info-portal/displayStatistics.do>
- > Institutul Național de Statistică pentru numărul de locuitori
- > Ministerul Mediului, Agenția Națională pentru Protecția Mediului
- > Organizația Mondială a Sănătății, 2016:  
<http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/250141/9789241511353-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

---

<sup>17</sup> Primăriile Cluj și Galați nu au furnizat date cu privire la un indicator și au fost depunctate. Primăriile București, Iași și Timișoara nu au răspuns la solicitările efectuate în baza legii 544/2001 nici după expirarea termenului legal de 31 de zile, dar datele au fost obținute din alte surse oficiale.