



Ajuntament
de Barcelona



PROCÉS PARTICIPATIU PER L'ELABORACIÓ DE L'ORDENANÇA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

RESPOSTA A LES APORTACIONS REBUDES A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DECIDIM I DE LES
SESSIONS PRESENCIALS

Setembre 2019



Índex de continguts

1. Com valors el parc de vehicles afectat per les restriccions circulatòries?	3
2. Com valors les exempcions permanents?	11
3. Com valors els dies i l'horari de la restricció?	16
4. Com valors de manera global l'aplicació de la Zona de Baixes Emissions?	18
5. Creus que fa falta alguna mesura o estratègia complementària per millorar la qualitat de l'aire a Barcelona?	20



1. Com valoren el parc de vehicles afectat per les restriccions circulatòries?

1.1 És necessari fer la Zona de Baixes Emissions (ZBE) més restrictiva.

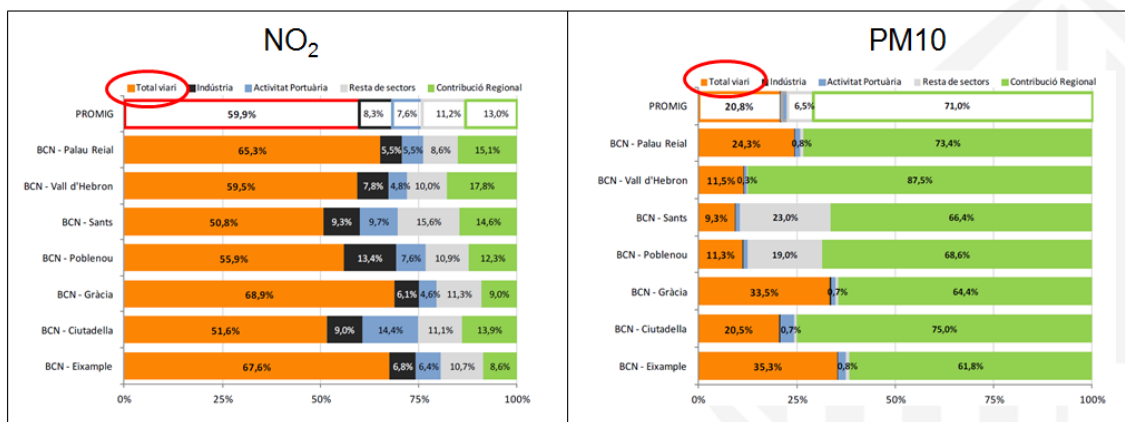
L'objectiu final de la introducció d'aquesta mesura no és més que el d'assolir, per a tots els contaminants atmosfèrics, els valor límit de protecció de la salut que estableix el RD 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire i que transposa la Directiva 2008/50/CE, així com apropar-nos el més possible a les recomanacions de l'OMS.

A Barcelona, el 60% de l'espai públic està destinat als vehicles i se sap, a partir de diversos estudis, que el trànsit rodat suposa fins el 60% dels nivells d'immissió que es registren a la ciutat de diòxid de nitrogen (NO₂), esdevenint-ne el seu principal contribuïdor i per tant, on cal focalitzar les actuacions. Amb la implementació de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona es preveu aconseguir una disminució considerable del volum de vehicles que circulen per la ciutat, amb la conseqüent disminució en les emissions dels diferents elements contaminats. A més, cal tenir en compte que aquesta mesura permetrà modular el grau de restricció en funció dels beneficis en termes de reducció d'emissions que s'aconsegueixin.

1.2 Cal afectar a altres fonts emissores que contaminen més que el trànsit rodat.

Segons l'últim inventari d'emissions del qual disposa l'Ajuntament de Barcelona, el trànsit de vehicles és el màxim contribuïdor als nivells de contaminació atmosfèrica que es registren a la ciutat, però també hi contribueixen altres fonts com les obres i altres activitats pulverulentes, el sector industrial o el Port. El 60% del NO₂ té origen en el trànsit, el 13% es genera fora del municipi, el 8,3% prové del sector industrial, el 7,6% prové de les emissions del Port i l'11,1% prové d'altres fonts (calefaccions, combustions, etc.).

Pel que fa a les partícules en suspensió (PM10), un 71% es genera fora del municipi, un 21% prové del trànsit i un 8% restant prové d'altres sectors (calefaccions i combustions), obres i del Port.



Contribució de les diferents fonts als nivells d'immissió registrats a la XVPCA



Cal tenir en compte que la introducció d'aquesta mesura, enfocada en el trànsit rodat, no eximeix de la introducció d'altres mesures addicionals destinades a reduir les emissions provocades per altres fonts emissores presents a la ciutat.

1.3 Cal una exempció permanent als vehicles qualificats com a clàssics o històrics.

La ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona entrarà en funcionament, a partir del proper 1 de gener de 2020, en horari de dilluns a divendres laborables de 7h a 20h. En caps de setmana, festius i fora de l'horari de restricció es podrà circular lliurement amb qualsevol vehicle.

A més, el text de l'Ordenança de la ZBE preveu l'atorgament de 10 autoritzacions diàries per a circular, dins de l'horari restringit, amb qualsevol vehicle. Cal tenir en compte que per a gaudir d'aquestes autoritzacions caldrà haver-se registrat amb anterioritat al Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions, gestionat per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i, sol·licitar l'autorització diària al Registre abans de les 23:59h del dia anterior al qual es vulgui accedir a la ZBE.

D'altra banda, també es preveuen donar autoritzacions d'activitat temporal en vehicle que prestin un servei esporàdic i temporal dins de la ZBE.

Atenent a tot l'anterior, i tenint en compte que els vehicles considerats com a clàssics o històrics tenen un ús esporàdic i preferentment en cap de setmana, i considerant tot l'esmentat, no s'ha considerat atorgar una exempció permanent a aquesta tipologia de vehicles.

1.4 El sistema d'etiquetatge és deficient i només té en compte la matrícula del vehicle.

El sistema de classificació del parc de vehicles a través dels diferents distintius ambientals s'ha dut a terme per la Direcció General de Trànsit (DGT), a nivell nacional. L'Ajuntament de Barcelona únicament ha fet servir aquest sistema per tal de poder classificar els parc de vehicles en funció del seu potencial contaminant i poder aplicar les restriccions de circulació associades a la ZBE.

S'ha escollit aquest element com a referència per tal de poder utilitzar un element comú a tot l'Estat espanyol i s'entén que ha estat definit, amb les seves mancances, per determinar qui es el comportament ambiental dels diferents vehicles. Per tant, es tracta d'una classificació força universal i que evita interpretacions personalitzades.

D'altra banda, és important remarcar que la classificació en distintius ambiental s'ha creat en funció de l'impacte mediambiental dels vehicles, i no en funció de l'any de matriculació.

D'aquesta manera, la classificació per etiquetes és la següent:

- Zero emissions: Vehicles L, M1, N1, M2, M3, N2 i N3 classificats en el Registre de Vehicles com vehicles elèctrics de bateria (BEV), vehicle elèctric d'autonomia estesa



(REEV), vehicles elèctrics híbrids endollables (PHEV) amb una autonomia mínima de 40 km o vehicles de pila de combustible.

- ECO: Vehicles M1 i N1 classificats en el Registre de Vehicles com a vehicles híbrids endollables amb autonomia <40km, vehicles híbrids no endollables (HEV), vehicles propulsats per gas natural, vehicles propulsats per gas natural comprimit (GNC) o gas líquid del petroli (GLP). En tot cas, han de complir els criteris de l'etiqueta C.

Vehicles M2, M3, N2 i N3 classificats en el Registre de Vehicles com híbrids endollables amb autonomia <40km, híbrids no endollables (HEV), propulsats per gas natural comprimit (GNC), gas natural líquid (GNL) gas líquid del petroli (GLP). En tot cas, han de complir els criteris de l'etiqueta C.

- Etiqueta verda (C): Vehicles M1 i N1 classificats en el Registre de Vehicles com gasolina EURO 4/IV, 5/V o 6/VI o dièsel EURO 6/VI.

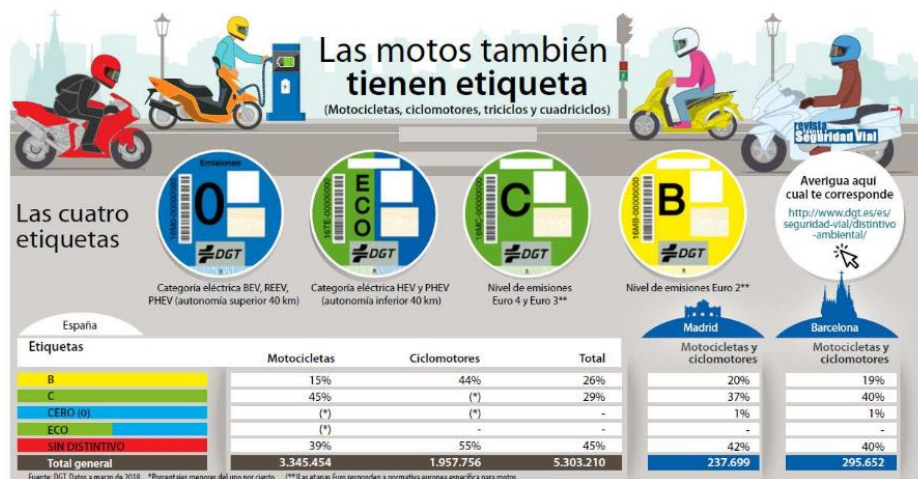
Vehicles M2, M3, N2 i N3 classificats en el Registre de Vehicles com benzina EURO VI/6 o dièsel EURO VI/6.

- Etiqueta groga (B): Vehicles M1 i N1 classificats en el Registre de Vehicles com gasolina EURO 3/IV o dièsel EURO 4/IV o 5/V.

Vehicles M2, M3, N2 i N3 classificats en el Registre de Vehicles com gasolina EURO IV/4 o V/5 o dièsel EURO VI/4 o V/5.

1.5 La mesura afecta a moltes motocicletes i ciclomotors, afectant a gent amb molt pocs recursos.

Observant les dades facilitades per la Direcció General de Trànsit (DGT), referents a l'any 2018 i desagregades per la ciutat de Barcelona:



Font: DGT. Dades de març de 2018



S'observa que hi ha un 40% de motocicletes i ciclomotors sense distintiu ambiental de la DGT. A més, cal tenir en compte que hi ha registrades a la ciutat quasi 300.000 vehicles d'aquesta tipologia, esdevenint una part important del parc de vehicles circulant per Barcelona.

A més, segons l'últim inventari d'emissions del qual disposa l'Ajuntament de Barcelona, el 60% dels nivells d'immissió registrats a les diferents estacions de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) presents a la ciutat és provocat pel trànsit rodat.

Atenent també a que l'objectiu bàsic de la implantació de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona es basa en la reducció d'emissions provinents del trànsit, i que aquest objectiu només es pot aconseguir a partir de la disminució del nombre de vehicles que entren, surten i circulen per la ciutat, al mateix temps que els que segueixin circulant ho facin amb el potencial contaminant més baix possible, fa que sigui necessari considerar aquesta tipologia de vehicles dintre dels afectats per la mesura.

1.6 La mesura és classista, afecta a rendes baixes que no poden canviar de vehicle.

En primer lloc assenyalar que la gent sense recursos es veu afectada per la contaminació igual que els rics, però és qui menys vehicles té, i per tant la principal beneficiada de la lluita contra la contaminació. Recentment, l'Ajuntament de Barcelona va fer una enquesta a tots els usuaris dels serveis socials de Barcelona i es va constatar que enfront al 50% dels habitatges que tenen vehicle a Barcelona en mitjana, només el 15% de la gent amb menys recursos té vehicle. Per tant cal continuar promovent i millorant el servei de transport públic i actiu perquè són els principals beneficiats, així com treballant per aconseguir facilitar ajuts i reduccions fiscals per produir el canvi del vehicle si fos necessari.

1.7 És indispensable ampliar i millorar el transport públic, per arribar a zones on no hi arriba actualment.

El sistema integrat de transport públic afavoreix la cohesió del territori mitjançant una bona cobertura de tota la ciutat i un nivell d'accessibilitat referent a Europa.

Tota la xarxa està immersa en una millora contínua dels serveis, pel que fa a l'increment i a la qualitat de l'oferta; amb l'ampliació de la xarxa de metro, de tramvia i d'autobusos que renoven la flota amb vehicles menys contaminants (tant pel que fa a l'aire com al soroll) i accessibles a les persones amb mobilitat reduïda.

A més, els usuaris disposen d'un ampli ventall de títols de transport adaptats als diferents tipus d'ús i amb unes tarifes àmpliament subvencionades que suposen un preu més ajustat per al ciutadà. L'ús del transport públic, en lloc del cotxe, ens fa més sostenibles i respectuosos amb el medi ambient i amb la salut de les persones.



1.8 És necessari promoure la creació de park&ride en punts de connexió amb el transport públic.

L'Ajuntament de Barcelona participa en una mesa de treball amb l'ATM (Autoritat del Transport Metropolità) on s'estan estudiant les actuacions en possibles ubicacions d'aparcaments dissuasius d'entrada a la ciutat ben connectats a la xarxa ferroviària de rodalies.

1.9 Es necessari donar continuïtat a la “nova xarxa de bus” fora dels límits de la Zona de Baixes Emissions.

El sistema integrat de transport públic afavoreix la cohesió del territori mitjançant una bona cobertura de tota la ciutat i un nivell d'accessibilitat referent a Europa.

Tota la xarxa està immersa en una millora contínua dels serveis, pel que fa a l'increment i a la qualitat de l'oferta; amb l'ampliació de la xarxa de metro, de tramvia i d'autobusos que renoven la flota amb vehicles menys contaminants (tant pel que fa a l'aire com al soroll) i accessibles a les persones amb mobilitat reduïda.

En aquest sentit, l'Ajuntament de Barcelona també treballa, en el marc de la mesa de treball amb l'ATM de la qual ja s'ha parlat anteriorment, el tema de millorar la interconnectivitat del transport públic entre municipis.

1.10 La mesura no és legal i no pot ser retroactiva (cal afectar només als vehicles nous).

Cal tenir en compte que la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, estableix que les entitats locals, en l'àmbit de les seves competències, poden elaborar els seus plans i programes amb la finalitat de complir els nivells de contaminants atmosfèrics establerts a la normativa corresponent, i permet l'adopció de mesures de restricció total i parcial del trànsit, entre les quals s'inclouen les restriccions als vehicles més contaminants, a certes matrícules, a certes hores i en zones determinades.

Així mateix, el decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel que s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, atorga als municipis la competència de restringir la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius ambientals, així com la prohibició total o parcial d'accés a parts de la via.

També cal tenir en compte que els límits d'emissió de contaminants per als nous vehicles que es van homologar i matriculant a la Unió Europea han sofert una reducció espectacular els últims anys, a conseqüència de la millora de les tecnologies anticontaminants. Per tant, els límits d'emissió dels vehicles antics són més permissius que als nous, i per tant, tenen unes emissions potencialment més elevades.

1.11 S'haurien de permetre els retrofits.

Actualment els retrofits no permeten obtenir un distintiu ambiental de la DGT, i per tant, no són d'utilitat de cara a considerar-los al text de l'Ordenança de la ZBE de Barcelona.

A més, no depèn de l'Ajuntament de Barcelona el fet d'aplicar el pertinent canvi normatiu.



Obstant, ens oferim a poder instar, si fos necessari, al Ministeri corresponent de l'Estat Espanyol per tal que aquest sigui un àmbit de treball que permeti aconseguir l'etiqueta ambiental corresponent.

1.12 Cal considerar autoritzacions pels vehicles que no disposin de distintiu ambiental, via app o registre, per gent que utilitza poc el seu vehicle.

El text de l'Ordenança de la ZBE preveu l'atorgament de 10 autoritzacions diàries per a circular, dins de l'horari restringit, amb qualsevol vehicle. Cal tenir en compte que per a gaudir d'aquestes autoritzacions cal haver-se registrat amb anterioritat al Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions, gestionat per l'AMB, i sol·licitar l'autorització diària al Registre abans de les 23:59h del dia anterior al qual es vulgui accedir a la ZBE.

D'altra banda, també es preveuen donar autoritzacions d'activitat temporal en vehicle que prestin un servei esporàdic dins de la ZBE.

1.13 Caldria ser més rigorosos amb els vehicles que circulen 24/h al dia, i menys amb els vehicles privats.

L'establiment de la ZBE afecta a totes les tipologies de vehicles que hagin estat etiquetades per la DGT, independentment del temps que estiguin circulant. Per tal de millorar la qualitat de l'aire a Barcelona, l'única solució viable és disminuir el nombre de vehicles que entren, surten i circulen per la ciutat, al mateix temps que els que segueixin circulant ho han de fer amb el potencial contaminant més baix possible.

1.14 Cal oferir autoritzacions especials per a ciutadans de Barcelona.

L'única solució vàlida per a millorar la qualitat de l'aire de Barcelona passa per disminuir el nombre de vehicles que entren, surten i circulen per la ciutat, al mateix temps que els que segueixin circulant ho han de fer amb el potencial contaminant més baix possible. A més, cal aconseguir un canvi modal cap a formes de transport més sostenibles, i desincentivar a la ciutadania de l'ús del vehicle privat.

Per tot l'anterior, no es preveuen donar autoritzacions addicionals a les ja esmentades per als ciutadans de Barcelona.

1.15 No s'han de considerar tots els vehicles iguals respecte el potencial contaminant. Cal separar empreses i particulars.

L'objectiu bàsic de la implantació de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona és disminuir el volum de trànsit que entra, surt i circula per la ciutat, i els que continuïn circulant ho han de fer amb el potencial contaminant més baix possible. Els distintius ambientals de la DGT ja tenen en compte la tipologia de cada vehicle.

A més, pels vehicles de les categories N1, N2, N3, M2 i M3, el text de l'Ordenança ofereix una moratòria d'1 any per tal d'adaptar-se a la nova normativa.



1.16 La introducció de la mesura ha de ser més gradual.

La ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona és una de les 58 accions incloses dins de la mesura de govern "Programa de mesures contra la contaminació atmosfèrica", de novembre de 2016.

Aquesta mesura s'ha implantat de manera progressiva, amb l'objectiu de facilitar l'adaptació de ciutadans i empreses a la nova normativa. Prova d'això és que la ZBE ja es va posar en funcionament, el 1 de desembre de 2017, només en cas de declaració, per part de la Generalitat de Catalunya, d'episodi ambiental de contaminació per NO₂ i finalitzava amb la seva desactivació.

Així mateix, la mesura episòdica inicialment només afectava a una determinada tipologia de vehicle, i s'ha anat ampliant el parc de vehicles afectat fins arribar a cobrir totes les tipologies de vehicle que han estat etiquetades per part de la DGT.

1.17 La introducció de la ZBE només busca el canvi de vehicle.

Precisament l'establiment de la ZBE persegueix l'objectiu contrari: disminuir el volum de vehicles que circulen per la ciutat, i desincentivar la població de l'ús del vehicle privat en favor de modes de transport més sostenibles (transport públic, bicicleta, fomentar desplaçaments a peu, etc.).

En resum, l'objectiu és que la gent trobi una alternativa viable pels seus desplaçaments diaris de manera que s'eviti l'ús del vehicle privat.

1.18 Fa falta més infraestructura del vehicle elèctric.

Barcelona disposa de més de 450 punts de recàrrega repartits per nombroses estacions i aparcaments a tots els districtes (150 són específics per a motos elèctriques), una bonificació del 75 % en l'impost de vehicles de tracció mecànica i tarifa de 0 euros en l'estacionament a les places d'àrea blava i àrea verda (a excepció de les places exclusives per a residents o a les places reservades, sempre que respectis els horaris i els temps màxims de regulació).

El març de 2018 es va aprovar la Mesura municipal: Estratègia de Mobilitat Elèctrica on es preveu entre d'altres mesures l'ampliació a 500 punts de recàrrega específica per a moto elèctrica en aparcaments públics abans d'acabar el 2020.

1.19 Cal sancionar els vehicles que només circulin ocupats per 1 persona.

L'Ajuntament de Barcelona i l'AMB estan impulsant la creació de la ZBE amb l'objectiu de reduir les emissions de contaminants de l'aire i promoure una renovació del parc circulant a vehicles més nets per aconseguir-ho.

A banda, l'Ajuntament aplica altres mesures diferents de promoció d'una ocupació més alta dels vehicles privats per reduir l'ocupació de l'espai públic i el volum de trànsit, com poden ser la millora del transport públic i la regulació del sharing (diferents modalitats de vehicles compartits).



1.20 Què passarà amb els autònoms i gent que necessita el vehicle per a treballar?

Als autònoms i persones que necessiten el vehicle per treballar hauran de buscar alternatives viables segons la seva situació per tal d'adaptar-se a la nova normativa: utilització de modes de transport alternatius (bàsicament transport públic) o canviar-se el vehicle per un que disposi de distintiu ambiental. En aquest últim cas cal tenir en compte les possibles ajudes o bonificacions que es vagin implementant, i que es podran consultar a les webs i canals de l'Ajuntament de Barcelona.

A més, en cas de disposar d'un vehicle de les categories N1, N2, N3, M2 i M3, el text de l'Ordenança ofereix una moratòria d'1 any per tal de facilitar l'adaptació a la nova normativa.

1.21 És injust que s'hagin de pagar 5€ per obtenir l'etiqueta.

Si bé és cert que la expedició d'un distintiu ambiental porta associat un cost econòmic, cal tenir en compte que no és necessari portar-lo físicament per tal de poder accedir a la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona sense risc a ser multat.

Si al vehicle en qüestió li pertoca un distintiu ambiental, figurarà d'aquesta manera al Registre de Vehicles, i per tant, no serà sancionat. Cal fer esment que el control es fa via un lector de matricules del vehicle.

1.22 El sistema de cates de la GUB és poc convincent.

El sistema de control es basarà en un sistema tecnològic format per un conjunt de càmeres equipades amb un sistema de reconeixement automàtic de matrícules.

Les càmeres s'ubicaran a punts interiors de la Zona de Baixes Emissions (ZBE). Sense perjudici de les actuacions específiques que pugui portar a terme la Guardia Urbana de Barcelona.

1.23 Cal impulsar la creació de plans de mobilitat sostenible a les empreses.

L'Ajuntament de Barcelona treballarà amb els agents implicats per tal d'impulsar la creació de plans de mobilitat sostenible a les empreses que puguin facilitar els desplaçaments als seus treballadors.

1.24 S'hauria de substituir la moratòria per un "Pla Renove" o compromís de renovació de la flota anual.

L'Ordenança reguladora de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona contempla, pels vehicles de les categories N1, N2, N3, M2 i M3, una moratòria d'1 any per tal d'adaptar-se a la nova normativa. Cal tenir en compte que el compromís de renovació de la flota va implícit dins d'aquest període.

1.25 Cal restringir la circulació a tots els vehicles que no tenen la ITV al dia.

L'Ajuntament de Barcelona ha utilitzat la classificació efectuada per la DGT del parc de vehicles circulant, segons el seu potencial contaminant, per tal de poder aplicar les restriccions de trànsit associades a l'establiment de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona.



Cal dir però, que avui per avui, un vehicle que no hagi passat correctament la ITV no pot circular.

1.26 L'Ajuntament ha de donar exemple i modernitzar tota la flota sense exempcions.

A l'actualitat, l'Ajuntament de Barcelona ja compta amb una flota de vehicles amb baix potencial contaminant.

A més, les diferents contractes també han de realitzar el procés de renovació de flota pertinent.

2.1 Caldria incloure, com a exempció permanent, a les persones amb mobilitat reduïda.

Els vehicles dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR), vehicles adaptats, estan inclosos com a exempció (fins a la seva renovació) a les mesures de restricció de la circulació de vehicles més contaminants.

El que no es considera com a exempció és transportar, en un vehicle de sèrie (no adaptat), una persona amb Mobilitat Reduïda.

2.2 Cal dotar d'una interpretació més àmplia i inclusiva dels vehicles dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR). Hi ha moltes tipologies de vehicles adaptats que podrien resultar afectats: mini-busos, taxis, turismes particulars, etc.

Aquesta petició quedaria coberta mitjançant l'exempció als vehicles adaptats i dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPRM), i també mitjançant la moratòria d'1 any que s'ofereix als vehicles de les categories N1, N2, N3, M2 i M3, per tal de facilitar-ne l'adaptació a la nova situació.

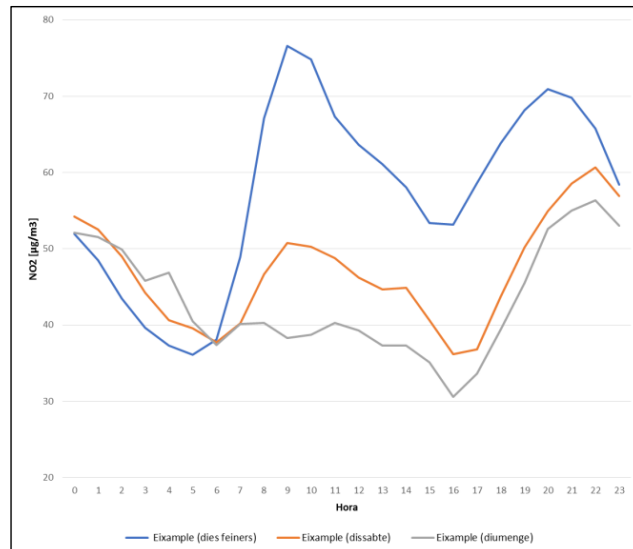
2.3 Caldria incloure com a exempció els vehicles de persones autònomes.

Els vehicles de persones autònomes, que l'utilitzen per treballar, no estan inclosos com a exempció permanent. En aquest cas, pels vehicles de les categories N1, N2, N3, M2 i M3, el text de l'Ordenança ofereix una moratòria d'1 any per tal d'adaptar-se a la nova normativa.

2.4 Tota persona que no disposa de transport públic per anar i/o tornar de la feina, hauria de figurar com a exempció.

L'Ordenança reguladora de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona estableix un horari de restricció de dilluns a divendres laborables, de 7h a 20h. Fora d'aquest horari, en caps de setmana i festius es podrà seguir circulant amb qualsevol vehicle.

L'elecció d'aquests horaris es justifica pel fet de coincidir amb el període del dia on la intensitat de circulació és major, i conseqüentment, els nivells de contaminació també:



Perfil de contaminació diari típic NO₂ [µg/m³] – Estació Eixample (Av. Roma / Comte Urgell)

A l'actualitat, tota la xarxa de transport públic està immersa en una millora contínua dels serveis, pel que fa a l'increment i a la qualitat de l'oferta; amb l'ampliació de la xarxa de metro, de tramvia i d'autobusos que renoven la flota amb vehicles menys contaminants (tant pel que fa a l'aire com al soroll) i accessibles a les persones amb mobilitat reduïda.

A més, l'Ajuntament de Barcelona treballarà amb els agents implicats per tal d'impulsar la creació de plans de mobilitat sostenible a les empreses que puguin facilitar els desplaçaments als seus treballadors.

2.5 Cal afegir com a exempció a les persones jubilades.

Únicament s'ofereix una exempció permanent a:

- Vehicles dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR), segons la definició continguda a l'article 4.1 del Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions.
- Vehicles de serveis; és a dir, vehicles que presten serveis mèdics, serveis funeraris, de protecció civil, de bombers, de policia o de cossos i forces de seguretat de l'Estat.

De totes maneres, el text de l'Ordenança de la ZBE preveu l'atorgament de 10 autoritzacions diàries per a circular, dins de l'horari restringit, amb qualsevol vehicle que no disposi del pertinent distintiu ambiental. Aquestes autoritzacions estan especialment dirigides a persones que utilitzen el seu vehicle de forma esporàdica.

Cal tenir en compte que per a gaudir d'aquestes autoritzacions cal haver-se registrat amb anterioritat al Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions, gestionat per l'AMB, i sol·licitar l'autorització diària al registre abans de les 23:59h del dia anterior al qual es vulgui accedir a la ZBE.



2.6 Eliminar les exempcions a les funeràries i ambulàncies privades.

S'ofereixen exempcions únicament als vehicles que presten serveis mèdics, de protecció civil, bombers, de policia o dels cossos i forces de seguretat de l'Estat, pel fet de prestar serveis públics essencials, així com als vehicles de serveis funeraris, com a vehicle especial (RGV, annex II apartat B i C) i que presta un servei bàsic.

2.7 Cal una exempció permanent als vehicles qualificats com a clàssics o històrics.

La ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona entrarà en funcionament, a partir del proper 1 de gener de 2020, en horari de dilluns a divendres laborables de 7h a 20h. En caps de setmana, festius i fora de l'horari de restricció es podrà circular lliurement amb qualsevol vehicle.

A més, el text de l'Ordenança de la ZBE preveu l'atorgament de 10 autoritzacions diàries per a circular, dins de l'horari restringit, amb qualsevol vehicle. Cal tenir en compte que per a gaudir d'aquestes autoritzacions cal haver-se registrat amb anterioritat al Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions, i sol·licitar l'autorització diària al registre abans de les 23:59h del dia anterior al qual es vulgui accedir a la ZBE.

D'altra banda, també es preveuen donar autoritzacions d'activitat temporal en vehicle que presten un servei esporàdic dins de la ZBE.

Atenent a tot l'anterior, i tenint en compte que els vehicles considerats com a clàssics o històrics tenen un ús esporàdic i preferentment en cap de setmana, i considerant l'esmentat anteriorment, no es considera atorgar una exempció permanent a aquesta tipologia de vehicles.

2.8 Perquè els vehicles de l'administració figuren com a exempció permanent?

Tal i com s'esmenta al text de l'Ordenança de la ZBE, les úniques exempcions permanents que es contemplen són les següents:

- a) Vehicles dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR), segons la definició continguda a l'article 4.1 del Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions.
- b) Vehicles de serveis; és a dir, vehicles que presten serveis mèdics, serveis funeraris, de protecció civil, de bombers, de policia o de cossos i forces de seguretat de l'Estat.

2.9 S'han d'atorgar exempcions permanents a gent que utilitza el vehicle esporàdicament (per anar al metge, ITV, etc.).

Per aquest cas, el text de l'Ordenança de la ZBE preveu l'atorgament de 10 autoritzacions diàries per a circular, dins de l'horari restringit, amb qualsevol vehicle. Cal tenir en compte que per a gaudir d'aquestes autoritzacions cal haver-se registrat amb anterioritat al Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions, gestionat per l'AMB, i sol·licitar l'autorització diària al registre abans de les 23:59h del dia anterior al qual es vulgui accedir a la ZBE.



2.10 Qualsevol vehicle que supera favorablement els controls de l'ITV es vàlid per circular i ha de tenir exempció.

Cal tenir en compte que els límits d'emissió de contaminants per als nous vehicles que es van homologar i matriculant a la Unió Europea han sofert una reducció espectacular els últims anys, a conseqüència de la millora de les tecnologies anticontaminants. Per tant, els límits d'emissió dels vehicles antics són més permissius que als nous, i per tant, tot i que puguin superar favorablement els controls que es realitzen a les ITV, tenen unes emissions potencialment més elevades i són els que es veuen afectats per les mesures de restricció de trànsit per la ZBE.

2.11 Cal afegir com a exempció als vehicles de famílies amb rendes baixes, i famílies monoparentals i nombroses.

Les famílies amb rendes baixes es veuen afectades per la contaminació igual que la gent amb més poder adquisitiu, però són qui menys vehicles tenen.

Recentment, l'Ajuntament de Barcelona va fer una enquesta a tots els usuaris dels serveis socials de Barcelona i es va constatar que enfront al 50% dels habitatges que tenen vehicle a Barcelona en mitjana, només el 15% de la gent amb menys recursos té vehicle. Per tant cal continuar promovent i millorant el servei de transport públic i actiu perquè són els principals beneficiats. Així com treballant per aconseguir facilitar ajuts i reduccions fiscals per produir el canvi del vehicle si fos necessari

2.12 Els residents a la ciutat de Barcelona han d'estar exempts.

L'objectiu bàsic de la implementació d'aquesta mesura es basa en possibilitar la disminució del nombre de vehicles que entren, surten i circulen per la ciutat, al mateix temps que els que segueixen circulant ho facin contaminant el menys possible.

Aquest objectiu no seria viable amb la exempció de tots els residents a la ciutat, i per tant, no es contempla.

2.13 Els propietaris d'autocaravanes han d'estar exempts d'aquesta normativa.

El text de l'Ordenança preveu l'atorgament de 10 autoritzacions diàries per a circular, dins de l'horari restringit, amb qualsevol vehicle. Cal tenir en compte que per a gaudir d'aquestes autoritzacions cal haver-se registrat amb anterioritat al Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions, i ~~a més~~, sol·licitar l'autorització diària al registre abans de les 23:59h del dia anterior al qual es vulgui accedir a la ZBE.

D'altra banda, també es preveuen donar autoritzacions d'activitat temporal en vehicle que prestin un servei esporàdic dins de la ZBE.

Atenent a tot l'anterior, no es considera atorgar una exempció permanent a aquesta tipologia de vehicles.



2.14 Caldria que fos la ITV qui fixés qui pot circular o no per la ZBE.

L'Ajuntament de Barcelona s'ha guiat per la classificació realitzada per la DGT, a nivell nacional, del parc de vehicles en etiquetes ambientals segons el seu potencial contaminant.

Entenent que aquest sistema no és perfecte, l'Ajuntament no té competències en fer que la ITV canviï la seva orientació i permeti ser un instrument per classificar el parc en funció del seu potencial contaminant.

2.15 No s'hauria de permetre cap exempció.

Tal i com s'esmenta al text de l'Ordenança de la ZBE, les úniques exempcions permanents que es contemplen són les següents:

- c) Vehicles dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR), segons la definició continguda a l'article 4.1 del Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions.
- d) Vehicles de serveis; és a dir, vehicles que presten serveis mèdics, serveis funeraris, de protecció civil, de bombers, de policia o de cossos i forces de seguretat de l'Estat.

Es tracta únicament de vehicles de serveis, de serveis bàsics i d'altres que han estat adaptats per poder ser conduïts per persones amb Mobilitat Reduïda, tenint un cost d'adquisició superior al d'un vehicle de sèrie. Es considera necessari mantenir aquestes exempcions permanents.

2.16 Caldria tenir com a exempció els vehicles que circulin amb alta ocupació.

L'Ajuntament de Barcelona i l'AMB estan impulsant la creació de la ZBE amb l'objectiu de reduir les emissions de contaminants de l'aire i promoure una renovació del parc circulant a vehicles més nets per aconseguir-ho.

Una altra mesura diferent és la potenciació dels vehicles amb alta ocupació (VAO en endavant) per reduir el volum de trànsit en determinats corredors d'accés a la ciutat. Actualment estan bonificats amb descomptes tarifaris en algunes autopistes de peatge i tenen preferència d'ús al carril Bus-VAO de la C-58. La possible implantació de nous corredors VAO està en fase d'estudi.

2.17 Cal ampliar com a exempció a les persones amb "síndromes de sensibilitat central" que no poden agafar el transport públic i tenen el vehicle sense distintiu.

Les persones amb aquesta situació, entenent que tenen una limitació a la seva mobilitat, s'està treballant per tal que puguin beneficiar-se d'exempció, amb les mateixes condicions que les persones amb Mobilitat Reduïda.

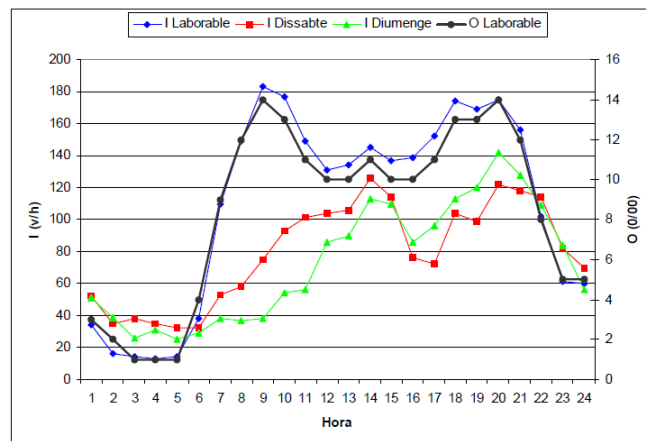
Per beneficiar-se hauran d'estar registrats al Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions, gestionat per la AMB, acreditant degudament la seva situació.



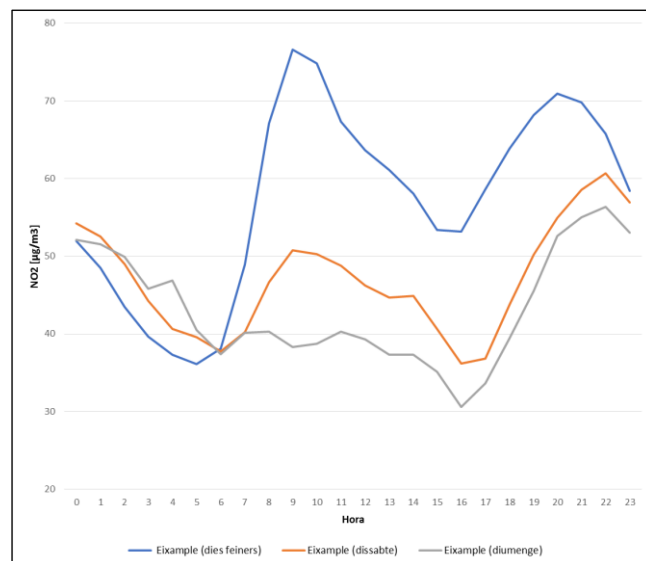
3.1 L'horari de la restricció s'hauria de canviar (ja sigui fer-lo permanent, fer-lo menys restrictiu o variar l'horari per franges).

L'horari d'aplicació de les mesures de restricció de trànsit dins la ZBE s'han establert de dilluns a divendres laborables, de 7h a 20h, coincidint amb els períodes de més volum de trànsit i, per tant, de més emissió de contaminants. L'estratègia, doncs, es basa en restringir la circulació en els períodes de més activitat i més vehicles.

A continuació es mostren 2 gràfics, un referent a la Intensitat Mitjana Horària (IMH) d'un punt d'aforament situat a la cruïlla entre Av. Roma i carrer Calàbria, i l'altre referent a la ubicació de l'estació fixa de l'Eixample (Av. Roma amb Comte Urgell):



Perfil diari IMH Av. Roma / Calàbria



Perfil de contaminació diari NO2 [µg/m3] – Estació Eixample (Av. Roma / Comte Urgell)

Les dues cruïlles estudiades tenen unes condicions de morfologia de carrer i intensitat de trànsit equivalents. L'anàlisi dels gràfics ajuda a veure que és precisament dintre del període

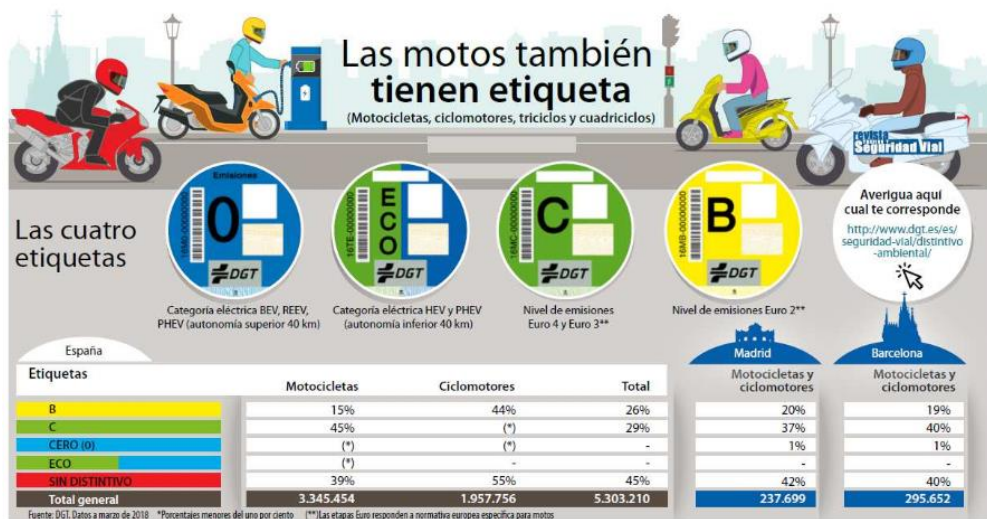


entre les 7h i les 20h, en dies laborables de dilluns a divendres, és quan es concentra una intensitat de trànsit superior, amb la conseqüència de l'obtenció dels nivells de contaminació més elevats. Així es pot justificar el perquè s'ha escollit aquest horari per implementar la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona.

Correspon a l'Ajuntament analitzar els resultats produïts per l'aplicació de la mesura de restricció del i el seu efecte en la qualitat de l'aire i en altres aspectes de la ciutat. En el cas que, amb la implementació d'aquesta mesura, els nivells de qualitat de l'aire mesurats en les estacions de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) ubicades a Barcelona no estiguin dins els límits establerts, es poden produir les modificacions pertinents, que podrien afectar a l'horari establert inicialment.

3.2 S'hauria de crear un horari diferent per motos, més permissiu.

Observant les dades facilitades per la Direcció General de Trànsit (DGT), referents a l'any 2018 i desagregades per la ciutat de Barcelona:



Font: DGT. Dades de març de 2018

S'observa que hi ha un 40% de motocicletes i ciclomotors sense distintiu ambiental de la DGT. A més, cal tenir en compte que hi ha registrades a la ciutat quasi 300.000 vehicles d'aquesta tipologia, esdevenint una part important del parc de vehicles circulant per Barcelona.

Atès l'anterior i que l'objectiu bàsic de la implantació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'àmbit Rondes de Barcelona es basa en la reducció d'emissions provinents del trànsit, i que aquest objectiu només es pot aconseguir a partir de la disminució del nombre de vehicles que entren, surten i circulen per la ciutat, al mateix temps que els que segueixin circulant ho facin amb el potencial contaminant més baix possible, fa que l'opció de proporcionar un horari diferenciat per les motocicletes i ciclomotors no sigui viable.



3.3 S'hauria de restringir la circulació en funció dels km recorreguts.

L'Ajuntament de Barcelona, per tal de tenir una manera de poder classificar el parc de vehicles circulant per la ciutat de Barcelona, ha adoptat el sistema d'etiquetatge segons el potencial contaminant de cada vehicle, portat a terme per la DGT a nivell nacional.

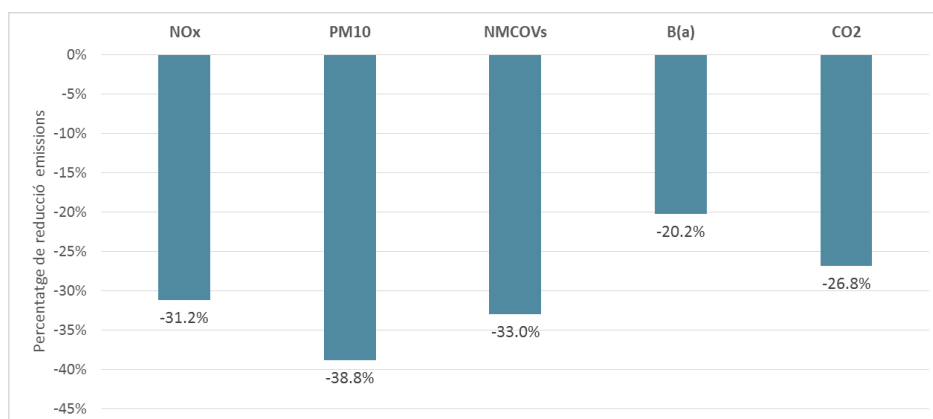
S'ha escollit aquest element com a referència per tal de poder utilitzar un element comú a tot l'Estat espanyol i s'entén que ha estat definit, amb les seves mancances, per determinar qui es el comportament ambiental dels diferents vehicles. Per tant, es tracta d'una classificació força universal i que evita interpretacions personalitzades.

El criteri que s'ha utilitzat per determinar quines àrees del terme municipal de Barcelona estan incloses a la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona és basen en:

Cal tenir en compte que, després de l'aplicació d'aquesta mesura i en el cas que els nivells de qualitat de l'aire mesurats en les estacions de la XVPCA ubicades a Barcelona encara no estiguin dins els límits establerts, l'Ajuntament de Barcelona pot modificar l'àmbit d'actuació de la mesura.

4.2 Quin grau de millora produirà? Què passa si no assolim els objectius marcats?

La introducció de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona preveu que pugui reduir un 31% les emissions d'NO_x i un 39% les emissions de PM10, que es traduiria en un descens de la seva concentració a l'atmosfera de fins un 11% i 15%, respectivament.



Previsió de reducció d'emissions amb la introducció de la ZBE

Atès que aquesta Ordenança té la finalitat de reduir la contaminació ambiental, preservar i millorar la qualitat de l'aire i la salut pública, apropar els nivells de contaminació de la ciutat als recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS) i acomplir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts, en el cas que els nivells de qualitat de l'aire mesurats en les estacions de la XVPCA ubicades a Barcelona no estiguin dins els límits establerts, l'Ajuntament de Barcelona pot modificar les mesures regulades en aquesta Ordenança per fer-les més restrictives.



Totes les tasques de seguiment de l'execució del Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions, i per tant també l'establiment de la composició de la pertinent Comissió Tècnica, es fa des de l'AMB.

4.4 Cal aplicar altres mesures més efectives, com l'establiment d'un peatge.

L'Ajuntament de Barcelona establirà, al mateix temps que es vagin implementant totes les actuacions previstes, un mecanisme de seguiment constant de l'evolució dels nivells de contaminació de l'aire de la ciutat, obtenint-ne l'impacte real i podent-ne avaluar la seva efectivitat.

Es treballarà amb totes les mesures que siguin necessàries fins aconseguir assolir l'objectiu de complir amb els valors límit establerts a la normativa comunitària, així com apropar-nos al màxim a les recomanacions de l'OMS..

4.5 Cal acompanyar la mesura de més campanyes de comunicació per treballar la consciència ciutadana.

Per tal d'augmentar la sensibilització de la població sobre la problemàtica de la contaminació atmosfèrica, s'estan destinant molts esforços en campanyes de comunicació sobre la qualitat de l'aire i d'altres d'informatives sobre les mesures que s'estan implementant. Algunes d'aquestes accions es treballen conjuntament amb altres administracions, com l'AMB i la Generalitat de Catalunya.

Es treballa especialment en llençar accions comunicatives destinades als col·lectius més sensibles. S'entén com a col·lectiu sensible aquell que té més predisposició a patir les conseqüències en salut que provoquen els nivells elevats de contaminants atmosfèrics: dones embarassades, gent gran, infants, etc. En aquest sentit, ja s'ha posat en funcionament el programa Escola Respira, destinat a millorar la qualitat de l'aire dels entorns escolars i que també treballa en accions que millorin la conscienciació sobre aquest tema de tota la comunitat educativa.

4.6 Cal acompanyar aquestes mesures amb la creació de "l'assessor del transport", que aconselli sobre la millor opció de mobilitat per evitar l'ús del vehicle privat.

Aquesta proposta serà estudiada per tal d'establir una eina, dins l'àmbit de comunicació, que permeti al ciutadà obtenir consells sobre els millors modes de transport en cada moment.

4.7 Cal incorporar criteris que també valorin la contaminació acústica provocada pel trànsit rodat.

El trànsit rodat esdevé una font important de soroll, especialment durant el període diürn. Per tant, si es disminueix el nombre de vehicles que circulen pels carrers de Barcelona, també es reduirà el soroll provocat per aquests.

No obstant, és conegut el fet que si reduïssim un 50% el volum de trànsit que circula per un carrer, només aconseguiríem reduir 3 dB(A) el soroll ambiental. Per tant, el guany que s'aconseguirà en aquest aspectes serà limitat.



4.8 Cal acompanyar la mesura d'altres que permetin, per exemple, la no circulació de taxis en buit i/o la reducció del nombre de busos turístics circulants.

L'Ajuntament de Barcelona ja està treballant en un eina de gestió de la circulació en buit dels taxis, mitjançant el desplegament de microparades (actualment ja hi ha una prova pilot a l'Eixample). D'altra banda, actualment hi ha 271 parades de taxi repartides per la ciutat.

Respecte als busos turístics, aquests s'han de regir per la normativa desplegada a través d'aquesta Ordenança, i per tant, en cas de no disposar del pertinent distintiu ambiental, formen part del parc de vehicles afectat.

5.1 Resposta global a les aportacions rebudes.

La contaminació de l'aire està considerada per l'Organització Mundial de la Salut (OMS) com un important risc mediambiental per a la salut de les persones, especialment per exposicions prolongades a nivells elevats de contaminants atmosfèrics i afectant especialment als col·lectius de considerats com més sensibles.

Que la millora de la qualitat de l'aire ha de ser un objectiu de tothom, administracions i ciutadania, és una afirmació completament compartida per l'Ajuntament de Barcelona, que aposta per impulsar de manera decidida mesures efectives per a millorar la qualitat de l'aire que es respira a la ciutat.

L'establiment d'una Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'àmbit Rondes de Barcelona no és l'única mesura amb la que la ciutat treballa, doncs l'objectiu final de Barcelona és aconseguir que per la ciutat circulin menys vehicles i que els que circulin siguin més nets.

L'objectiu és una ciutat per les persones i no per als vehicles. Per tant, l'aposta decidida passa per canviar el model de ciutat i la gestió de la mobilitat mitjançant un transport públic de qualitat; un pla de mobilitat urbana on la línia de mobilitat saludable i mobilitat sostenible són prioritàries; la implantació de les Superilles i les pacificacions de carrers; el pla de la bicicleta; més infraestructura verda a la ciutat (fins aconseguir 1 m² de verd per a cada barceloní/ina); una fiscalitat lligada al nivell de circulació i a la contaminació del vehicle; són realitats amb les quals està treballant l'Ajuntament.

Alhora també s'està incidint per tal que el Port i l'Aeroport, dues infraestructures cabdals i amb forts impactes a la ciutat, també tinguin aquest objectiu com a prioritari i actuïn en conseqüència.

En definitiva, l'Ajuntament de Barcelona establirà, al mateix temps que es vagin implementant totes les actuacions previstes, un mecanisme de seguiment constant de l'evolució dels nivells de contaminació de l'aire de la ciutat, obtenint-ne l'impacte real i



**Ajuntament
de Barcelona**

**Medi Ambient i Serveis Urbans – Ecologia Urbana
Gerència Adjunta
Direcció d'Energia i Qualitat Ambiental
Departament de Qualitat Ambiental**

Torrent de l'Olla, 218-220, 3a planta
08012 - Barcelona
93/291.41.18

podent-ne avaluar la seva efectivitat. Amb tot, es treballarà amb totes les mesures que siguin necessàries fins aconseguir un aire saludable per la nostra ciutat.