



EXPEDIENT NÚM. 19SD0123NT

Àmbit: Ciutat

INFORME TÈCNIC I JURÍDIC I PROPOSTA D'ACORD D'APROVACIÓ DEFINITIVA

Relatiu a la resolució de les al·legacions presentades durant el termini d'informació pública de l'acord d'aprovació inicial i a l'aprovació definitiva de l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire, promogut i redactat per l'Ajuntament de Barcelona.

ANTECEDENTS:

I.- Que l'Ajuntament de Barcelona, en el marc de les iniciatives dutes a terme en els últims anys per millorar la qualitat de l'aire de la ciutat, va aprovar com a mesura de govern al novembre de 2016, entre d'altres, la implantació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE), amb l'objectiu de restringir la circulació als vehicles més contaminants.

En aquell moment, ja es disposava d'estudis i de dades, publicats a diversos fòrums, no només municipals, que permetien calibrar la bondat d'aquesta solució.

Donat que la ZBE es va definir conjuntament amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona i amb la Generalitat de Catalunya i és una àrea que inclou Barcelona i els municipis contigus a les rondes, es fa necessari que cada municipi elabori el seu propi instrument normatiu que la reguli.

II.- De conformitat amb els apartats 139 i següents de les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals que comprenen les directrius de tècnica normativa i les directrius sobre la tramitació de l'expedient per a l'aprovació de les ordenances, els reglaments i els decrets (aprovades per la Comissió de Govern de 15 d'abril de 2015), la proposta d'Ordenança va acompanyada de la memòria que justifica la necessitat de la disposició i l'adequació d'aquesta als fins que es persegueixen, el marc normatiu en què s'insereix el projecte de disposició i la competència de l'Ajuntament de Barcelona sobre la matèria. Així mateix, consten degudament incorporats a l'expedient els informes emesos en relació amb l'anàlisi de l'impacte normatiu, d'impacte de gènere, d'impacte socioeconòmic i pressupostari i fiscal i els informes de les gerències afectades per la normativa.

Aquesta documentació es basa no només en els estudis de què es disposava l'any 2016, sinó en d'altres de posteriors, i no només municipals sinó també de privats i d'altres administracions. En quant a les dades, aquestes, actualment, són recopilades



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

conjuntament amb la Generalitat, tal i com es diu a l'Exposició de Motius, de forma periòdica.

Donat que tant les dades com els estudis són públics, no només perquè estiguin a l'abast de tothom en la pàgina web municipal, sinó que es poden trobar a diversos fòrums i, fins i tot, se n'ha fet ressò la premsa en alguns casos, fora assenyat dir que és aquest un tema de molta actualitat i amb molt ressò a l'opinió pública.

Nogensmenys, quan es trobi que es convenient per a la present exposició, es citaran els estudis necessaris per a la millor comprensió de les respostes a les al·legacions presentades.

III.- Prèviament a l'elaboració del projecte normatiu, en compliment del que estableix l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, es va dur a terme una consulta pública prèvia. Així mateix, de conformitat amb l'article 37.1.d) del Reglament de Participació Ciutadana aprovat pel Plenari del Consell Municipal en sessió del dia 6 d'octubre de 2017, es va realitzar el procés participatiu preceptiu del qual consta informe incorporat a l'expedient.

IV.- Que en data 4 de setembre de 2019, el Gerent de Medi Ambient i Serveis Urbans ha disposat iniciar l'expedient per a l'aprovació de l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire, així com la realització de tots els tràmits que resultin pertinents per a la seva aprovació, inclosa la sol·licitud dels informes que resultin pertinents.

V.- En data 9 de setembre de 2019, els Serveis Jurídics municipals van emetre informe jurídic en el què s'informava favorablement la proposta d'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire.

VI.- De conformitat amb l'article 111 del ROM, es dóna trasllat de l'esmentada proposta a la Direcció de Serveis de Secretaria General de l'Ajuntament de Barcelona per tal que la sotmetessin al tràmit d'esmenes als grups polítics.

VII.- Que la Comissió d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat, en sessió celebrada el dia 9 d'octubre de 2019, va adoptar l'acord següent:

"APROVAR INICIALMENT l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire. Sotmetre-la a un període d'informació pública durant un termini de 30 dies a comptar des de l'endemà de la publicació de l'anunci al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, de conformitat amb allò previst a l'article 178.1 del Text Refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat per Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, i a l'article 112 del Reglament Orgànic Municipal. Si durant el període d'informació pública no es formulessin al·legacions, es



tindrà per definitivament aprovat. Publicar-la també a la Gasetta Municipal i al web de l'Ajuntament."

VIII.- Que el referit acord va ser degudament notificat i publicat al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona de data 11 d'octubre de 2019, a la Gasetta Municipal i al web municipal. Que durant el referit termini (data límit, 25/11/2019 inclòs) s'han presentat les al·legacions recollides en el llistat que consta més avall i que s'adjunten a l'expedient en 5 peces separades del mateix.

IX.- Que en el mateix sentit, en data 5 de desembre de 2019 ha estat emès el Certificat de Secretaria General en relació amb les al·legacions presentades.

CONSIDERACIÓ PRÈVIA:

En primer lloc, es vol fer una consideració prèvia relativa a la sistemàtica seguida per al tractament de les al·legacions amb les particularitats següents:

1. En el present informe es fa la consideració del contingut de les al·legacions tant des de la vessant tècnica-jurídica, com també només tècnica.
2. Grups de temàtiques segons el contingut de les al·legacions: s'ha detectat que hi ha al·legacions que tenen el mateix contingut o molt similar, per la qual cosa es fa una resposta conjunta a tots aquells al·legants que s'han interessat per una mateixa qüestió.

GRUP A. Competència municipal	20
GRUP B. Objecte i finalitat.....	22
-B.1. Objecte i finalitat (vessant jurídica)	22
-B.1. Objecte i finalitat (vessant tècnica).....	24
-B.2. Definicions	27
GRUP C. Zona de Restricció de la ZBE.....	28
-C.1. Port de Barcelona.....	28
-C.2. Zona de restricció de la ZBE.....	29
GRUP D. Vehicles afectats.....	31
-D.1. Ampliació de la restricció dels vehicles afectats.....	31
-D.2. Etiquetes i ITV	32



-D.4. Adaptació progressiva	39
-D.5. Nivells de renda.....	40
-D.6. Vehicles municipals	42
-D.7. Reducció del parc de vehicles afectats	43
-D.8. Vehicles clàssics.....	45
GRUP E. Horaris de restricció.....	48
-E.1. Divendres tarda i vigília de festius.....	48
-E.2. Dies i horaris de restricció: altres situacions.....	52
GRUP F. Casos d'excepcionalitat, exempcions i autoritzacions.....	58
GRUP G. Règim sancionador	67
GRUP H. Disposició transitòria relativa a la moratòria	70
GRUP I: Disposició final primera (Decret d'alcaldia)	72
GRUP J. Documents de l'expedient d'elaboració del Projecte d'ordenança	74
GRUP K. Seguiment dels efectes de la mesura.....	76
GRUP L. Aspectes considerats fora de l'objecte del Projecte de l'ordenança	78
3. Atesa l'extensió dels escrits presentats, s'ha resumit en cada apartat el contingut de les al·legacions, en el benentès que es manté el sentit del seu contingut íntegre.	
4. Les al·legacions presentades fora de termini no han estat considerades en aquest informe, tanmateix se'ls donarà resposta mitjançant el procediment establert a l'efecte.	
5. Abreviatures utilitzades en l'Informe:	
AEMA: Agència Europea del Medi Ambient.	
AMB: Àrea Metropolitana de Barcelona.	
ASPB: Agència de Salut Pública de Barcelona.	
CAPS: Centres d'Atenció Primària.	
CEUIM: Comissió d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat.	
CMB: Carta Municipal de Barcelona.	
CO ₂ : Diòxid de carboni.	



DGT: Direcció General de Trànsit.
IMD: Intensitat Mitjana Diària de trànsit.
IMH: Intensitat Mitjana Horària de trànsit.
IPREM: Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples.
IVTM: Impost sobre Vehicles de Tracció Mecànica.
ITV: Inspecció Tècnica de Vehicles.
LPACAP: Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques.
NO₂: Diòxid de nitrogen.
NO_x: Òxids de nitrogen.
OMS: Organització Mundial de la Salut.
ONU: Organització de les Nacions Unides.
PM₁₀: petites partícules sòlides o líquides disperses a l'atmosfera, amb un diàmetre d'entre 2,5 i 10 µ.
PMU: Pla de Mobilitat Urbana.
ROM: Reglament Orgànic Municipal.
EDAR: Estació Depuradora d'Aigües Residuals.
STC: Sentència del Tribunal Constitucional.
TMB: Transports Metropolitans de Barcelona.
VAO: Vehicles amb Alta Ocupació.
VPMR: Vehicles de Persones de Mobilitat Reduïda.
XVPCA: Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica.
ZBE: Zona de Baixes Emissions.

RELACIÓ D'AL·LEGACIONS:

001.- Sr. Celestino Corbacho Chaves
Regidor Ajuntament de Barcelona – CIUTADANS – Cs
Registre d'entrada núm.: 2019-0619967
Data entrada registre: 06/11/2019

002.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20199124386
Data entrada registre: 15/10/2019

003.- Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social
Secretaría de Estado de Servicios Sociales
Dirección General de Políticas de Discapacidad

**Gerència d'Ecologia Urbana**
Secretaria Tècnic-JurídicaAvinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>**Oficina de Atención a la Discapacidad**
Registre d'entrada núm.: 2019-0594464
Data entrada registre: 23/10/2019004.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20199131065
Data entrada registre: 06/11/2019005.- [REDACTED]
President de l'Associació ASOMERCAT
Registre d'entrada núm. : 2019-0621435
Data entrada registre: 06/11/2019006.- [REDACTED]
President de la Federació d'Associacions de Marxants de Barcelona-Llevant
Registre d'entrada núm.: 2019-0621437
Data entrada registre: 06/11/2019007.- [REDACTED]
President de l'Associació de Marxants del Maresme
Registre d'entrada núm.: 2019-0621441
Data entrada registre: 06/11/2019008.- [REDACTED]
Presidenta de la Federació d'Autoescoles de Barcelona
Número registre d'entrada: 2019-0622972
Data entrada registre: 07/11/19009.- [REDACTED]
President de l'Associació Empresarial de Marxants de Catalunya
Registre d'entrada núm.: 2019-0626351
Data entrada registre: 08/11/2019010.- [REDACTED]
Federació Catalana d'Entitats de Vehícles Clàssics (FCVH)
Registre d'entrada núm.: 20199132123
Data entrada registre: 08/11/2019011.- [REDACTED]
En representació de MIDAS SILENCIADOR, S.L.
Registre d'entrada núm.: 20199132064
Data entrada registre: 08/11/2019



Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

012.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0630580
Data entrada registre: 11/11/2019

013.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0634281
Data entrada registre: 12/11/2019

014.- [REDACTED]
En representació de l'Asociación Profesional de Compañías Privadas de Servicios de Seguridad (APROSER)
Registre d'entrada núm.: 2019-0637742
Data entrada registre: 13/11/2019

015.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0642428
Data entrada registre: 15/11/2019

016.- [REDACTED]
En representació de la Federació d'Ecologistes en Acció de Catalunya
Registre d'entrada núm.: 2019-0642860
Data entrada registre: 15/11/2019

017.- [REDACTED]
En representació de [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0640866
Data entrada registre: 14/11/2019

018.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0644329
Data entrada registre: 18/11/2019

019.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20199134445
Data entrada registre: 17/11/2019

020.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0614184
Data entrada registre: 04/11/2019

021.- [REDACTED]
Secretari General de la Federació Catalana de Transports de Barcelona
(TRANSCALIT)



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

[REDACTED]
Gerent del Gremi de Transport i Maquinària de la Construcció de Catalunya

[REDACTED]
Secretari General de l'Associació General d'Autònoms Pimes Transportistes de Catalunya (A.G.T.C.)

[REDACTED]
President de l'Agrupación de Transportistas Autónomos Condal (ASTAC CONDAL)

Registre d'entrada núm.: 2019-0648957

Data entrada registre: 20/11/2019

022.- [REDACTED]

Registre d'entrada núm.: 2019-0645525

Data entrada registre: 18/11/2019

023.- [REDACTED]

Registre d'entrada núm.: 2019-0644840

Data entrada registre: 18/11/2019

024.- [REDACTED]

En representació de l'Asociación Plataforma Afectados Restriccions Circulatorias (ASOCPARC)

Registre d'entrada núm.: 2019-0642704

Data entrada registre: 15/11/2019

025.- Sr. Óscar Ramírez Lara

Regidor-Portaveu del Grup Municipal del Partit Popular de Catalunya en l'Ajuntament de Barcelona

Registre d'entrada núm.: 2019-0645624

Data entrada registre: 18/11/2019

026.- [REDACTED]

Registre d'entrada núm.: 2019-0647924

Data entrada registre: 19/11/2019

027.- [REDACTED]

Registre d'entrada núm.: 2019-0655466

Data entrada registre: 22/11/2019

028.- [REDACTED]

Registre d'entrada núm.: 2019-0655487

Data entrada registre: 22/11/2019

029.- [REDACTED]



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

Registre d'entrada núm.: 2019-0655625
Data entrada registre: 22/11/2019

030.- [redacted]
En representació de l'Associació d'Empreses de Distribució i Logística de Begudes i Alimentació de Catalunya (ADISCAT)
Registre d'entrada núm.: 2019-0655756
Data entrada registre: 22/11/2019

031.- [redacted]
En representació de la Federació d'Ecologistes en Acció de Catalunya
Registre d'entrada núm.: 2019-0655878
Data entrada registre: 22/11/2019

032.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 20199130497
Data entrada registre: 04/11/19

033.- [redacted]
Número registre d'entrada: 2019-0647349
Data entrada registre: 19/11/2019

034.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0647783
Data entrada registre: 19/11/2019

035.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0647808
Data entrada registre: 19/11/2019

036.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0648988
Data entrada registre: 20/11/2019

037.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0649198
Data entrada registre: 20/11/2019

038.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0651200
Data entrada registre: 20/11/2019



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

039.- [REDACTED]
President del Gremi de Garatges de Barcelona
Registre d'entrada núm.: 2019-0652349
Data entrada registre: 21/11/2019

040.- [REDACTED]
En representació de Barcelona com Tu
Registre d'entrada núm.: 2019-0652861
Data entrada registre: 21/11/2019

041.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0652970
Data entrada registre: 21/11/2019

042.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0654150
Data entrada registre: 21/11/2019

043.- [REDACTED]
En representació de l'Associació de Paradistes de Mollet del Vallès
Registre d'entrada núm.: 2019-0654161
Data entrada registre: 21/11/2019

044.- [REDACTED]
En representació de l'Associació de Paradistes de Santa Coloma
Registre d'entrada núm.: 2019-0654341
Data entrada registre: 21/11/2019

045.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0654347
Data entrada registre: 21/11/2019

046.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0653244
Data entrada registre: 21/11/2019

047.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658022
Data entrada registre: 25/11/2019

048.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658013
Data entrada registre: 25/11/2019



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

049.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658028
Data entrada registre: 25/11/2019

050.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658035
Data entrada registre: 25/11/2019

051.- Sra. Mercè Conesa i Pagès
En representació de l'Autoritat Portuària de Barcelona
Registre d'entrada núm.: 2019-0655105
Data entrada registre: 22/11/2019

052.- [REDACTED]
En representació de l'Associació pel Desenvolupament Humà Sostenible La Datzira
Registre d'entrada núm.: 2019-0655216
Data entrada registre: 22/11/2019

053.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20199136519
Data entrada registre: 22/11/2019

054.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0656250
Data entrada registre: 22/11/2019

055.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20199136631
Data entrada registre: 22/11/2019

056.- [REDACTED]
En representació de la Confederación Española de Transporte en Autobús
(CONFEBUS)
Registre d'entrada núm.: 20199136650
Data entrada registre: 22/11/2019

057.- Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)
Registre d'entrada núm.: 2019-8057489
Data entrada registre: 22/11/2019

058.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20199136713
Data entrada registre: 22/11/2019



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

059.- [REDACTED]

Registre d'entrada núm.: 20199136721

Data entrada registre: 22/11/2019

060.- [REDACTED]

En representació de l'Asociación Paneuropean, Moto Club Foro Panaeuropean

Registre d'entrada núm.: 2019-0657593

Data entrada registre: 25/11/2019

061.- [REDACTED]

En representació de l'Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya
(AUDICA)

Registre d'entrada núm.: 20199137092

Data entrada registre: 25/11/2019

062.- Fundació RACC

Registre d'entrada núm.: 2019-0658152

Data entrada registre: 25/11/2019

063.- [REDACTED]

Registre d'entrada núm.: 2019-0658207

Data entrada registre: 25/11/2019

064.- [REDACTED]

En representació del Consell de la Joventut de Barcelona

Registre d'entrada núm.: 2019-0658328

Data entrada registre: 25/11/2019

065.- [REDACTED]

En representació del Gremi de Tallers de Reparació d'Automòbils de la Província de
Barcelona

Registre d'entrada núm.: 2019-0658455

Data entrada registre: 25/11/2019

066.- [REDACTED]

Registre d'entrada núm.: 2019-0658767

Data entrada registre: 25/11/2019

067.- Sra. Elsa Artadi i Vila

En representació del Grup Municipal de Junts per Catalunya

Registre d'entrada núm.: 2019-0659324

Data entrada registre: 25/11/2019



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

068.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0657224
Data entrada registre: 25/11/2019

069.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0657289
Data entrada registre: 25/11/2019

070.- [REDACTED]
En representació de la Federació Catalana de la Indústria, el Comerç i els Serveis de
Construcció (FECOCAT)
Registre d'entrada núm.: 2019-0657684
Data entrada registre: 25/11/2019

071.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0657959
Data entrada registre: 25/11/2019

072.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0657506
Data entrada registre: 25/11/2019

073.- [REDACTED]
En representació de l'Associació Promoció del Transport Públic
Registre d'entrada núm.: 2019-0658068
Data entrada registre: 25/11/2019

074.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658433
Data entrada registre: 25/11/2019

075.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658538
Data entrada registre: 25/11/2019

076.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-8057737
Data entrada registre: 25/11/2019

077.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658770
Data entrada registre: 25/11/2019

444



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

078.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658787
Data entrada registre: 25/11/2019

079.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658825
Data entrada registre: 25/11/2019

080.- [REDACTED]
[REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658837
Data entrada registre: 25/11/2019

081.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658852
Data entrada registre: 25/11/2019

082.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658863
Data entrada registre: 25/11/2019

083.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658866
Data entrada registre: 25/11/2019

084.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658870
Data entrada registre: 25/11/2019

085.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658873
Data entrada registre: 25/11/2019

086.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658890
Data entrada registre: 25/11/2019

087.- [REDACTED]
En representació de PIMEC
Registre d'entrada núm.: 2019-0658908
Data entrada registre: 25/11/2019



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

088.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-8057752
Data entrada registre: 25/11/2019

089.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-8057758
Data entrada registre: 25/11/2019

090.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-8057767
Data entrada registre: 25/11/2019

091.- [redacted]
En representació de Fomento del Trabajo
Registre d'entrada núm.: 2019-0659136
Data entrada registre: 25/11/2019

092.- Sr. Max Zañartu i Plaza
En representació d'Esquerra Republicana de Catalunya
Registre d'entrada núm.: 2019-0659405
Data entrada registre: 25/11/2019

093.- [redacted]
En representació de Moto Club Impala Barcelona
Registre d'entrada núm.: 2019-0659624
Data entrada registre: 25/11/2019

094.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0659627
Data entrada registre: 25/11/2019

095.- [redacted]
En representació del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona
Registre d'entrada núm.: 20199137071
Data entrada registre: 25/11/2019

096.- [redacted]
En representació de l'Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya (AUDICA)
Registre d'entrada núm.: 20199137077
Data entrada registre: 25/11/2019



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

446
097.- [REDACTED]
En representació del Gremio del Motor
Registre d'entrada núm.: 20199137105
Data entrada registre: 25/11/2019

098.- [REDACTED]
En representació del Gremi de Tallers de Reparació d'Automòbils de la Província de Barcelona
Registre d'entrada núm.: 20199137168
Data entrada registre: 25/11/2019

099.- [REDACTED]
En representació de la Federación Empresarial Catalana Barcelona de Autotransporte de Viajeros (FECAV)
Registre d'entrada núm.: 20199137246
Data entrada registre: 25/11/2019

100.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20199136963
Data entrada registre: 24/11/2019

101.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20199136704
Data entrada registre: 22/11/2019

102.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-8057770
Data entrada registre: 25/11/2019

103.- [REDACTED]
En representació de Fomento del Trabajo Nacional
Registre d'entrada núm.: 20199137285
Data entrada registre: 25/11/2019

104.- [REDACTED]
En representació de l'Asociación de Cadenas Españolas de Supermercados (ACES)
Registre d'entrada núm.: 20199137309
Data entrada registre: 25/11/2019

105.- [REDACTED]
En representació d'Ikea Ibérica, S.A.U.
Registre d'entrada núm.: 20199137342
Data entrada registre: 25/11/2019



106.- [REDACTED]
En representació de l'Asociación Mutua Motera
Registre d'entrada núm.: 20199137389
Data entrada registre: 25/11/2019

107.- [REDACTED]
En representación de l'Agrupación Sindical de Transportistas Autónomos de Catalunya
Registre d'entrada núm.: 20199137452
Data entrada registre: 25/11/2019

108.- [REDACTED]
En representación de l'Agrupación Sindical de Transportistas Autónomos de Catalunya
Registre d'entrada núm.: 20199137454
Data entrada registre: 25/11/2019

109.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0658141
Data entrada registre: 25/11/2019

110.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0662906
Data entrada registre: 25/11/2019

111.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0660477
Data entrada registre: 25/11/2019

112.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0660468
Data entrada registre: 23/11/2019

113.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0662915
Data entrada registre: 25/11/2019

114.- [REDACTED]
En representación del Col·legi Oficial d'Agents Comercials de Barcelona (COACB)
Registre d'entrada núm.: 2019-0658086
Data entrada registre: 25/11/2019

115.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0660451



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

Data entrada registre: 25/11/2019

116.- [redacted]
En representació de l'Asociación Nacional de Empresas de Dos Ruedas (ANESDOR)
Registre d'entrada núm.: 2019-0670646
Data entrada registre: 25/11/2019

117.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0631023
Data entrada registre: 11/11/2019

118.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0631034
Data entrada registre: 11/11/2019

119.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0630718
Data entrada registre: 11/11/2019

120.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0630694
Data entrada registre: 11/11/2019

121.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0630676
Data entrada registre: 11/11/2019

122.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0642284
Data entrada registre: 15/11/2019

123.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0657423
Data entrada registre: 25/11/2019

124.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0657442
Data entrada registre: 25/11/2019

125.- [redacted]
Registre d'entrada núm.: 2019-0657436
Data entrada registre: 25/11/2019



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

126.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0657447
Data entrada registre: 25/11/2019

127.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0657457
Data entrada registre: 25/11/2019

128.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0655729
Data entrada registre: 22/11/2019

129.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0657428
Data entrada registre: 25/11/2019

130.- [REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 2019-0657453
Data entrada registre: 25/11/2019



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

TRACTAMENT DE LES AL·LEGACIONS:

GRUP A. Competència municipal

Al·legants:

018 (Registre d'entrada núm. 2019-0644329), 020 (Registre d'entrada núm. 2019-0614184), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 034 (Registre d'entrada núm. 2019-0647783), 039 (Registre d'entrada núm. 2019-0652349), 054 (Registre d'entrada núm. 2019-0656250), 063 (Registre d'entrada núm. 2019-0658207), 071 (Registre d'entrada núm. 2019-0657959), 076 (Registre d'entrada núm. 2019-8057737), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 095 (Registre d'entrada núm. 20199137071), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 108 (Registre d'entrada núm. 20199137454), 114 (Registre d'entrada núm. 2019-0658086), 117 (Registre d'entrada núm. 2019-0631023), 118 (Registre d'entrada núm. 2019-0631034).

Contingut de les al·legacions:

Es qüestiona la competència de l'Ajuntament de Barcelona per aprovar l'Ordenança, atès que es considera que implica deixar de banda la defensa del bé públic i vulnera els drets fonamentals (prohibitiva, restrictiva, discriminatòria i retroactiva) i, per tant, s'arriba a manifestar que resulta inconstitucional, per vulnerar els principis d'equitat i proporcionalitat. A més s'apel·la a que la l'Ordenança pot suposar la vulneració dels preceptes de la Unió Europea.

Així mateix, es diu que s'atén als propòsits declarats al Projecte d'ordenança des d'una perspectiva política i que aquell s'erigeix en un instrument institucional per a la pràctica d'un frau de llei.

Tractament:

NO S'ACCEPTEN les al·legacions.

Tal i com s'exposa en el preàmbul del Projecte de l'ordenança, en l'apartat 2 de l'Informe jurídic de la Direcció dels Serveis Jurídics, així com a l'apartat 3 de la Memòria general del Projecte d'ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions que consten a l'expedient de referència, l'Ajuntament de Barcelona és competent per a la seva proposta i aprovació.



És cert que aquesta ordenança pot limitar determinats drets i llibertats en tant que restringeix la circulació dels vehicles més contaminants, de conformitat amb la normativa autonòmica i estatal vigent. Ara bé, es tracta d'una norma dirigida a tota la població, que no és arbitrària ni desproporcionada, en quant té com a únic objectiu preservar la qualitat de l'aire i la salut pública de la ciutadania: ambdós, béns jurídicament protegits, constitucionalment reconeguts i comunitàriament regulats i que actualment es consideren prevalents.

L'Ajuntament de Barcelona en el seu àmbit territorial no només té la potestat, sinó el deure constitucional i estatutari de conservar el medi ambient de la mateixa manera que la tenen els ciutadans i ciutadanes, per tal de preservar el dret a gaudir d'un medi ambient adequat per al desenvolupament de les persones i a la protecció de la seva salut (articles 45 i 43.1 de la Constitució espanyola i article 27 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya).

Així mateix, l'apartat 2 de l'informe jurídic 2019-1504, de data 9 de setembre de 2019, que obra a l'expedient i que es dona per reproduït, realitza una anàlisi exhaustiva de l'emparament jurídic de què disposa l'Ajuntament de Barcelona per restringir la circulació de determinats vehicles a la ciutat amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire.

Altrament, tant la legislació sectorial en matèria de salut pública, la qualitat de l'aire, com la relativa al trànsit i la circulació de vehicles a motor¹, no només avalen sinó que obliguen a l'Ajuntament a prendre aquelles mesures que permetin protegir els drets de la població abans esmentats. Més encara quan diversos estudis científics i tècnics relacionen directament el trànsit rodat de la ciutat Comtal amb la manca de qualitat de l'aire i la salut pública.

Cal aprofundir en dos aspectes: en primer lloc, el principi de proporcionalitat invocat tot considerant el seu incompliment perquè, segons l'al·legació, el projecte fa la distinció entre vehicles "aptes" i "no aptes" i aquesta no s'ajusta a la realitat. Aquesta distinció, si és que es pot anomenar així, no la fa l'Ajuntament sinó que ve donada pels òrgans comunitaris i estatals competents i que aquest Consistori aplica d'acord amb el principi de legalitat. En segon lloc, la pretesa transgressió del principi d'equitat no s'accepta, per la senzilla raó que els vehicles de la mateixa categoria i etiqueta es tracten d'igual forma, excepte que restin subjectes a algun tipus d'exempció o autorització per part de l'Ordenança, d'acord amb els criteris d'homologació establerts a nivell europeu i la normativa d'aplicació específica.

Respecte a la possibilitat de considerar el Projecte d'ordenança com un instrument institucional que atén als seus propòsits des d'una vessant política i que, a més,

¹ Aquesta legislació es troba més detallada al preàmbul del Projecte d'ordenança o a l'apartat 2 de l'Informe jurídic de la Direcció dels Serveis Jurídics, de 9 de setembre de 2019 (foli 245 i següents), que consten a l'expedient d'elaboració de l'aprovació inicial de l'Ordenança.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

s'erigeix en ell mateix en un instrument institucional per a la pràctica d'un frau de llei, no es pot admetre atesa l'exhaustiva justificació dels motius científics i jurídics que aboquen a la necessitat imperiosa de dictar una norma d'aquestes característiques, en el marc de les competències que li són pròpies, òbviament. Aquesta norma no contravé l'ordenament jurídic superior en rang, el desenvolupa i l'aplica a llur situació actual, es tracta d'una norma addicional de protecció d'un bé jurídic protegit com són la qualitat de l'aire i la salut pública, d'acord amb els fonaments legals i constitucionals.

Finalment, en relació amb l'efecte retroactiu que se li atribueix al Projecte d'ordenança, val a dir que aquest aspecte es respon al Grup G relatiu al règim sancionador d'aquest Informe.

GRUP B. Objecte i finalitat

-B.1. Objecte i finalitat (vessant jurídica)

Al·legants:

018 (Registre d'entrada núm. 2019-0644329), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 029 (Registre d'entrada núm. 2019-0655625), 069 (Registre d'entrada núm. 2019-0657289), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 092 (Registre d'entrada núm. 2019-0659405), 093 (Registre d'entrada núm. 2019-0659624), 095 (Registre d'entrada núm. 20199137071), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309), 114 (Registre d'entrada núm. 2019-0658086), 115 (Registre d'entrada núm. 2019-0660451), 117 (Registre d'entrada núm. 2019-0631023), 118 (Registre d'entrada núm. 2019-0631034).

Contingut de les al·legacions:

Es manifesta que, d'acord amb la normativa en matèria de qualitat de l'aire, les mesures previstes al Projecte d'ordenança haurien de ser les que permetin complir amb els valors límit establerts.

S'al·lega que el dit projecte respon a d'altres finalitats de caràcter no ambiental o de salut pública, com poden ser la renovació del parc de vehicles, o d'altres econòmics o logístics.

També s'afirma que la motivació de l'Ordenança no és resoldre les conseqüències lesives per a la salut pública degut als elevats nivells de contaminació, sinó que és fruit dels efectes coercitius que exerceixen les eventuais conseqüències judicials, en especial, del procediment incoat per part de la Comissió Europea davant el Tribunal de



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

Luxemburg o les demandes de ciutadans contra l'Ajuntament per incompliment dels límits de qualitat ambiental.

Finalment, s'al·lega que el Projecte d'ordenança és contrari al principi d'unitat de mercat i a l'article 149.1.13 de la Constitució espanyola.

Tractament:

S'ACCEPTEN PARCIALMENT les al·legacions.

L'article 2 del Projecte d'ordenança regula el seu objecte i la seva finalitat. D'acord amb aquest precepte, l'Ajuntament de Barcelona, en el marc de les seves competències (vegeu preàmbul del text normatiu) i en l'àmbit del seu municipi, estableix els criteris per reduir la circulació en la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'àmbit Rondes de Barcelona, amb l'objectiu de reduir, al seu torn, les emissions a l'atmosfera procedents del trànsit rodat.

Tal i com s'exposa a l'apartat 2 del referit article, la finalitat d'aquesta Ordenança és, entre d'altres, la d'acomplir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts². És a dir, la funció i objecte de la norma és la d'establir aquelles mesures amb la voluntat d'assolir aquest fi concret. Ara bé, l'acompliment dels valors límits de qualitat de l'aire legalment establerts no depèn exclusivament de l'efecte de les emissions del trànsit rodat en la ZBE, tal i com acredita la documentació que conforma l'expedient número 19SD0123NT referent a la tramitació i elaboració d'aquest projecte d'ordenança, tot i que aquesta no deixa de ser la seva finalitat: la de contribuir-hi el màxim possible perquè sigui una realitat i adoptar els mecanismes per mantenir els objectius una volta assolits. Només en aquest sentit, s'accepta parcialment la primera de les al·legacions exposades; no la resta, que es tracten tot seguit.

En relació a d'altres objectius que se li pressuposen a l'Ajuntament amb l'elaboració d'aquest projecte cal aclarir que, en cap cas, la prioritat essencial d'aquest projecte normatiu és la renovació del parc de vehicles, o d'altres.

Cal aclarir, així mateix, que l'objecte de l'Ordenança és, com s'acaba d'exposar, el que es descriu en l'article 2 del text del Projecte, en compliment del règim competencial establert, general i sectorial en matèria de qualitat de l'aire. Ara bé, és cert que el compliment d'aquests requeriments legals han estat també exigits per la Comissió Europea en reiterades ocasions, tot i que, a la vegada, la Comissió accepta que les mesures que estan previstes o s'estan adoptant a l'Estat espanyol, en especial, a les zones urbanes de Madrid, Barcelona i Vallès-Baix Llobregat, semblen ser les

² La normativa relativa a la qualitat de l'aire està relacionada al preàmbul del Projecte d'ordenança, així com a l'apartat 2 de la Memòria del Projecte d'Ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

adequades per fer front a les carències detectades, sempre i quan s'executin correctament.

Atès que es continuen superant els nivells de contaminació, el 25 de juliol de 2019, la Comissió Europea va decidir remetre a Espanya davant el Tribunal de Justícia de la Unió Europea. Tanmateix, aquest fet no és la causa de l'elaboració d'aquest Projecte d'ordenança, tot i que el reforça i el justifica, com una de les mesures necessàries a adoptar.

Finalment, respecte les al·legacions que manifesten que el Projecte d'ordenança és contrari al principi d'unitat de mercat i a l'article 149.1.13 de la Constitució espanyola, val a dir que, en efecte, la Llei estatal 20/2013, de 9 de desembre, de garantia de la unitat de mercat, estableix que aquesta constitueix un principi essencial per al funcionament competitiu de l'economia espanyola. Aquest principi té el seu reflex en l'article 139 de la Constitució que expressament impedeix adoptar mesures que directament o indirecta obstaculitzin la llibertat de circulació i l'establiment de les persones i la lliure circulació de béns en tot el territori de l'Estat.

Aquesta Llei incorpora, també, les directrius de la Directiva 2006/123/CE, de 12 de desembre, relativa als serveis en el mercat interior (l'anomenada Directiva de Serveis), que es transposà, entre d'altres, mitjançant la Llei 17/2009, de 23 de novembre, sobre el lliure accés a les activitats de serveis i el seu exercici, tot introduint una sèrie de principis bàsics per a la lliure circulació, en especial el principi d'eficàcia nacional dels mitjans d'intervenció administrativa.

La Llei 20/2013, tal i com explica el seu preàmbul, busca establir els principis i normes bàsiques de la unitat de mercat, ara bé, ho ha de fer amb absolut respecte a les competències de les comunitats autònomes i de les entitats locals i, en qualsevol cas, respectant les excepcions que, sobre el principi de proporcionalitat i necessitat, s'imposin per la normativa comunitària o la legislació estatal o autonòmica per raons de salut pública o protecció del medi ambient, com és el cas (en aquest sentit, l'article 17.1.a i la disposició final segona). En conseqüència, no es tracta d'una restricció arbitrària, sinó fonamentada legalment i adoptada en l'àmbit de les competències pròpies d'aquest municipi.

-B.1. Objecte i finalitat (vessant tècnica)

Al·legants:

012 (Registre d'entrada núm. 2019-0630580), 013 (Registre d'entrada núm. 2019-0634281), 022 (Registre d'entrada núm. 2019-0645525), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 027 (Registre d'entrada núm. 2019-0655466), 076 (Registre d'entrada núm. 2019-8057737), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309).



Contingut de les al·legacions:

Es planteja que l'objecte i la finalitat de l'ordenança no es soluciona via les restriccions de circulació del vehicles més contaminants, assumint com a vehicles contaminants els que no tenen etiqueta de la DGT. Plantegen que les etiquetes no informen correctament dels nivells de contaminació reals i la ITV podria fer la identificació de la contaminació real dels vehicles.

Tractament:

NO S'ACCEPTEN les al·legacions.

A la ciutat de Barcelona, segons les dades i les anàlisis de la vigilància i els controls oficials, s'estan superant sistemàticament els valors límits en mitjana anual del contaminant NO₂ en les estacions de trànsit de la ciutat i en alguna de fons (veure l'Informe de qualitat de l'aire de la ciutat de Barcelona – Informe 2018 <https://www.aspb.cat/documents/qualitat-aire-2018/>). La ciutat de Barcelona té un problema de mitjanes i no de puntes de contaminació. Aquest fet fa que no tinguem gaires episodis de contaminació i sí tinguem una ciutat contaminada de forma sistemàtica.

Coneixent l'estat de la qualitat de l'aire de la ciutat i coneixent quin és el principal causant, l'Ajuntament de Barcelona, amb la col·laboració de la Taula Contra la Contaminació de l'Aire (un espai compartit entre entitats, agents del sector tan diversos com l'ecologista, el de mobilitat, el científic, el de plataformes ciutadanes, ...), planteja desenvolupar un conjunt de mesures per fer front a aquesta contaminació. Som molt conscients que amb una mesura no tindrem resolt el problema de la contaminació de la ciutat, que caldran sumar diferents mesures i que algunes d'aquestes mesures implicaran canvi d'hàbits i esforços individuals i, per tant, ens cal una aposta conjunta del govern i la ciutadania, així com la implicació i complicitat de les administracions supramunicipals, autonòmiques i estatals.

Donat que el trànsit és el principal causant de les immissions a la ciutat, ens cal desenvolupar mesures que redueixin la mobilitat de la ciutat i que els vehicles que circulin siguin més nets. Una mesura ja implantada en moltes ciutats europees amb problemàtiques semblants ha estat la creació de les Zones de Baixes Emissions (ZBE).

La Zones de Baixa Emissions (ZBE) és la limitació d'un àmbit geogràfic en el què s'apliquen restriccions a la circulació als vehicles més contaminants, els que generen més emissions.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

La ZBE es basa en el fet que els vehicles matriculats en la Unió Europea aconsegueixen uns criteris d'homologació d'emissions (normes Euro – Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5, Euro 6) que cada cop estan essent més estrictes. Consisteix en prohibir la circulació als vehicles més contaminats, o sigui, els vehicles amb Euro més baix, d'aquesta manera, els vehicles que circulin emetran menys gasos contaminants i s'aconseguirà un aire més net a la ciutat.

Les normes Euro són un conjunt de requeriments, cada cop més restrictius, que regulen els límits acceptables per a les emissions de gasos de combustió interna dels vehicles que es venen als Estats Membres de la Unió Europea. Tot i l'escàndol del *Dieseldgate*, el que sí es pot afirmar és que un vehicle amb Euro alt contamina menys que un vehicle amb Euro baix, tot i que hi ha evidències que en el cas dels vehicles dièsel la millora significativa no es produeix fins als Euro 6.

A l'Estat Espanyol, s'ha desenvolupat un sistema de distintius ambientals basats en les normes Euro, etiquetes ambientals de la DGT. Aquestes etiquetes determinen el grau de contaminació del vehicle basant-se en les emissions de gasos de combustió, o sigui en funció de l'Euro que li correspon.

Actualment en la ITV el que es comprova és que les emissions de cada vehicle s'ajusten als límits que el vehicle tenia a la sortida de fàbrica, no quant emet el vehicle circulant. Per tant, avui per avui, la ITV el que assegura és que el vehicle està en condicions de manteniment operatiu correctes i, per això, cal que el vehicle hagi passat aquesta inspecció per tal de poder circular. Una altra cosa, és l'Impost de Vehicles de Tracció Mecànica. Aquest Impost grava sobre la propietat del vehicle, no grava per poder circular amb aquest vehicle i, per tant, si tenim un vehicle en propietat cal pagar aquest impost.

Aquesta mesura de la ZBE, de restringir la circulació als vehicles més contaminants, té evidències suficients que, ben plantejada, la ZBE ajuda a millorar la qualitat de l'aire de les ciutats i contribueix a aconseguir complir els objectius de qualitat de l'aire en l'àmbit urbà.

Així doncs, les mesures de ZBE ajuden a millorar la qualitat de l'aire, com ens corrobora l'estudi realitzat de com impactaria la ZBE en la qualitat de l'aire de la ciutat (https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/sites/default/files/br_impacteestimat_zbe_bcn.pdf), però cal que estiguin acompanyades de mesures complementàries de millora i foment del transport públic, de foment del vehicle compartit, de millora i foment del transport interurbà, pacificar la ciutat, fomentar els plans de mobilitat d'empreses, impulsar els aparcaments dissuasius, etc. Cal també una transformació urbanística diferent, un espai públic on es prioritzi al ciutadà i no al vehicle, on el verd jugui un paper important i on el ciutadà sigui el protagonista.

Barcelona està apostant fortament per totes aquestes línies de treball, s'està desenvolupant el nou PMU de Barcelona, on una de les línies bàsiques és la qualitat



ambiental; així mateix s'està desenvolupant les *superilles*, una transformació urbana basada en aconseguir més espai per al ciutadà i on el vehicle tingui un paper secundari. Cal aconseguir compaginar el dret a la mobilitat amb el dret a respirar bé.

Som també conscients que cal aconseguir que aquesta mesura sigui el màxim de justa socialment. En aquest sentit, segons un informe de l'Agència Europea del Medi Ambient (AEMA)³, les persones amb menys recursos, les de més edat i les més joves són les que presenten una major exposició a la qualitat de l'aire. Aquest informe determina que quan els barris en els que viuen aquestes persones més vulnerables queden dins l'àmbit de la ZBE, aquestes reben tots els beneficis de millora de la salut que implica. Tot i així cal facilitar eines que redueixin alguns dels perjudicis que els suposa. En aquest sentit, mesures complementàries, que ja hem comentat, acompanyades d'ajudes via subvencions al canvi de vehicle o a sistemes de *car-sharing*, continuar apostant per reduccions del cost del transport públic, així com treballar conjuntament amb el sector per tal d'aconseguir homologar filtres catalitzadors que permetin fer adaptacions als vehicles existents i que la DGT ho assumeixi com a solució i faciliti l'etiqueta ambiental.

Cal també fer referència a que entenent la problemàtica específica de salut d'algunes persones concretes s'han establert exempcions i autoritzacions a la circulació de vehicles que traslladin a persones amb mobilitat reduïda, persones amb tractaments mèdics periòdics i persones amb malalties que els condicionen l'ús del transport públic.

Sense deixar d'incidir en aconseguir que les grans infraestructures de la ciutat, com són el Port i l'Aeroport s'impliquin i activin mesures per reduir la contaminació que generen: ja sigui en l'àmbit de les activitats en terra com en l'àmbit de les activitats en mar i aire.

- B.2. Definicions

Al·legants:

092 (Registre d'entrada núm. 2019-0659405), 093 (Registre d'entrada núm. 2019-0659624).

³ Unequal exposure and unequal impacts: social vulnerability to air pollution, noise and extreme temperatures in Europe



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Contingut de les al·legacions:

Es proposa suprimir o substituir algunes de les definicions de l'article 4 del Projecte d'ordenança.

Així mateix, s'al·lega que la definició de "vehicle més contaminant" és desproporcionada.

Tractament:

S'ACCEPTEN PARCIALMENT les al·legacions.

En aplicació del principis d'elaboració de les normes, és a dir, de la tècnica normativa, es manté la definició de *diòxid de nitrogen* perquè es considera un concepte essencial per a la comprensió del text normatiu.

Es suprimeix el concepte de PM₁₀ atès que estrictament no apareix en l'articulat del text normatiu. Pel mateix motiu s'accepta suprimir les definicions d'*emissió*, *immissió* i *valor límit* i no s'accepta incorporar la definició de NO_x.

També es suprimeix el concepte d'*episodi ambiental de contaminació* de l'aire, ja que és un concepte que prové del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020, de la Generalitat de Catalunya, on resta definit de forma general i entenedora.

Finalment, en referència a la definició de *vehicle més contaminant* aquesta es manté per motius de tècnica normativa, pels principis de coherència i claredat. La remissió a l'Annex 2 respon al fet que les normes a les que es difereix la configuració d'aquesta expressió, o terme, són diverses i dinàmiques. En cap cas es dóna una situació de desproporcionalitat en el concepte, ja que, com s'acaba de dir, respon a la regulació de normes superior en rang.

GRUP C. Zona de Restricció de la ZBE.

-C.1. Port de Barcelona

Al·legant:

051 (Registre d'entrada núm. 2019-0655105).

Contingut de l'al·legació:



Es demana que el Moll de Barcelona, el tram del vial del port entre el Moll de Barcelona i la plaça Portal de la Pau, la plaça de les Drassanes i el tram del Passeig Josep Carner, que va de la plaça de les Drassanes a l'entrada a la Ronda Litoral, direcció Llobregat, quedin exclosos de la ZBE.

Tractament:

S'ACCEPTA PARCIALMENT l'al·legació.

Per tal de donar tractament homogeni a tot l'espai de maniobres d'embarcament i desembarcament dels vehicles al Port, el Moll de Barcelona queda exclòs de la ZBE.

-C.2. Zona de restricció de la ZBE

Al·legants:

001 (Registre d'entrada núm. 2019-0619967), 025 (Registre d'entrada núm. 2019-0645624), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 031 (Registre d'entrada núm. 2019-0655878), 064 (Registre d'entrada núm. 2019-0658328), 065 (Registre d'entrada núm. 2019-0658455), 066 (Registre d'entrada núm. 2019-0658767), 073 (Registre d'entrada núm. 2019-0658068), 098 (Registre d'entrada núm. 20199137168), 114 (Registre núm. 2019-0658086).

Contingut de les al·legacions:

Es considera injustificable l'àmbit d'aplicació de la ZBE, es pregunten els motius perquè s'ha decidit excloure certes zones del terme municipal de Barcelona, i es demana modificar l'àmbit d'aplicació de la Zona de baixes emissions (ZBE) de manera que es permeti l'accés a les rondes des dels barris de muntanya i marítims, tot argumentant que, d'aquesta manera, es beneficia la mobilitat per l'entrada i sortida de la ciutat. A més, es fa constar que aquest canvi permetria l'accessibilitat dels vehicles de fora la ZBE a diversos hospitals de referència de tota Catalunya ubicats a les Rondes de Barcelona, com l'hospital Vall d'Hebron i l'hospital del Mar.

Tractament:

NO S'ACCEPTEN les al·legacions.

Els criteris que s'han utilitzat per determinar quines àrees del terme municipal de Barcelona, i de la resta de municipis afectats per la ZBE estan incloses a la mesura es basen en:



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

- La intensitat mitjana diària de trànsit (IMD).
- El número de residents en aquella àrea.

La proposta de modificació de l'àmbit d'actuació deixaria fora de l'àmbit ZBE zones del terme municipal on hi ha un volum de trànsit elevat (IMD elevada), zones densament habitades i on, conseqüentment i segons les dades de que disposa l'Ajuntament de Barcelona, es registren superacions dels valors límit de qualitat de l'aire que estableix el Reial Decret 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 els valors establerts a les recomanacions de l'Organització Mundial de la Salut (OMS).

En aquest cas, per establir l'àmbit d'aplicació de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona es van aplicar criteris en funció de la contaminació de l'aire i en funció de la població exposada a aquesta contaminació. Concretament, la ZBE engloba una àrea geogràfica de 95 km², que incorpora tot el territori que delimiten les Rondes de Barcelona, abastant quasi tota la ciutat de Barcelona, i parts importants del territori de Sant Adrià de Besòs, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, i l'Hospitalet de Llobregat.

Diferents estudis de seguiment del funcionament de les ZBE existents, han manifestant que aquestes mesures són efectives, sempre que es tracti de projectes ambiciosos que englobin àrees amples dintre de ciutats o, fins i tot, millor ciutats senceres. Per tant, reduir l'àmbit geogràfic no aportaria eficàcia a la mesura.

Respecte al fet de possibilitar l'accessibilitat dels vehicles de fora la ZBE als diversos hospitals que es troben ubicats a les Rondes de Barcelona, cal tenir en compte que precisament aquests equipaments, utilitzats per col·lectius sensibles als efectes sobre la salut de la contaminació atmosfèrica, han de ser especialment preservats i, per tant, es justifica la seva no exclusió de l'àmbit d'actuació.

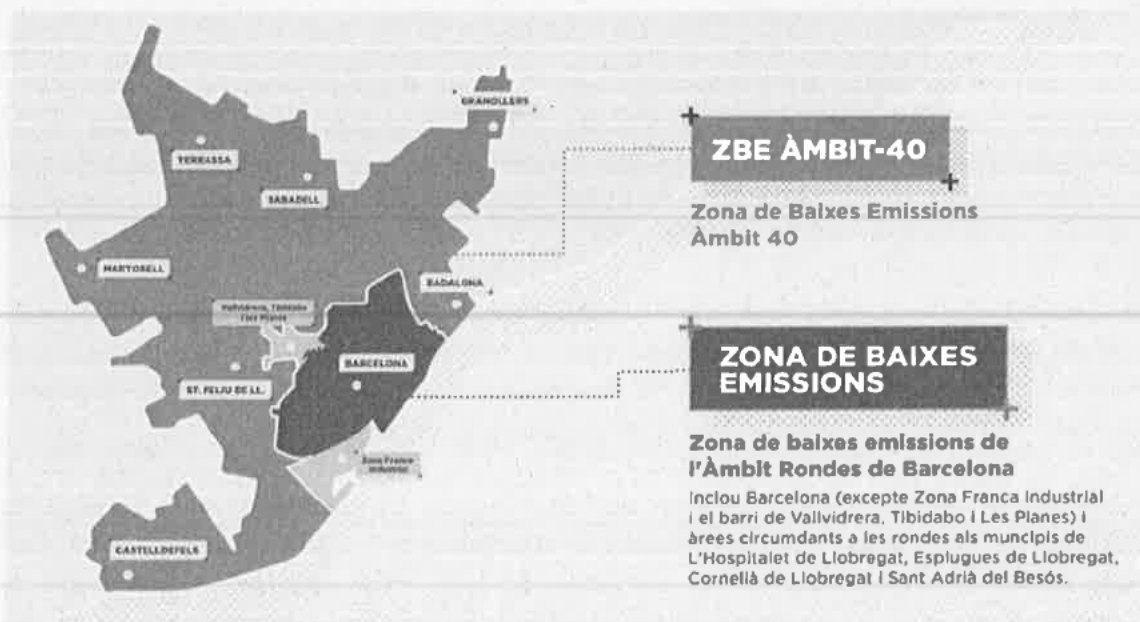
En aquest sentit, l'objectiu de l'Ajuntament de Barcelona és pacificar al màxim els indrets on es concentri la població més vulnerable als efectes dels contaminants atmosfèrics. A més, cal tenir present que les persones que, per necessitat, hagin de desplaçar-se amb un vehicle sense etiqueta a qualsevol dels hospitals de la ciutat (també als ubicats plenament dins la ZBE) disposaran de 10 autoritzacions diàries anuals per a aquesta finalitat. Així mateix, cal tenir en compte que els equipaments sanitaris compten amb una bona comunicació per transport públic i, a més, el text de l'ordenança preveu exempcions a les persones amb malalties que els impedeixi l'ús del transport públic, així com autoritzacions temporals a vehicles que siguin necessaris per transportar persones als centres sanitaris per realitzar tractaments periòdics.

D'altra banda, el plantejament de deixar exclosa de la ZBE les rondes es planteja com una solució que permeti poder travessar la ciutat sense entrar-hi, mantenint una via de comunicació entre diferents punts geogràfics del territori. El fet que actualment el trànsit a les rondes pugui incrementar els nivells de contaminació i, per tant,



incrementar l'exposició de la població que les circumval·la, s'està treballant amb el plantejament de poder cobrir una part molt importat de la Ronda on hi ha població exposada.

Per finalitzar, també és important observar el calendari previst d'actuacions en vers l'ampliació de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona, on destaca que, a partir de l'1 de gener de 2025, aquesta mesura s'estendrà pels municipis que formen part de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), per a totes les tipologies de vehicles a motor més contaminants. Conseqüentment, l'establiment de les zones i vies excloses no deixa de ser una qüestió transitòria i temporal en el temps.



Font: Ajuntament de Barcelona

GRUP D. Vehicles afectats.

-D.1. Ampliació de la restricció dels vehicles afectats.

Al·legants:

026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 029 (Registre d'entrada núm. 2019-0655625) i 073 (Registre d'entrada núm. 2019-0658068).



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Contingut de les al·legacions:

Es considera que, per maximitzar els beneficis obtinguts amb la implementació de la ZBE, cal estrènyer les restriccions previstes. En aquest sentit, es demana aplicar canvis en el redactat del Projecte d'ordenança per tal d'ampliar (immediatament o establint un calendari) la restricció als vehicles dièsel amb etiqueta groga (B) i no només els que no disposen del distintiu ambiental de la DGT.

Tractament:

NO S'ACCEPTEN les al·legacions.

L'Ajuntament de Barcelona, juntament amb la resta d'administracions competents i implicades en la millora de la qualitat de l'aire, van subscriure, en el marc de la celebració de la segona Cimera de la qualitat de l'aire a la conurbació de Barcelona, el ferm compromís d'impulsar, de manera decidida, les mesures que siguin necessàries per millorar la qualitat de l'aire a la ciutat.

En aquest sentit, la implementació de la ZBE àmbit Rondes de Barcelona persegueix assolir els objectius establerts al Reial Decret 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.

Atès aquest compromís, el redactat de l'Ordenança, concretament en el punt 2 de l'article 16, deixa palès aquest compromís establint que *"en el cas que els nivells de qualitat de l'aire mesurats en les estacions de la XVPCA ubicades a Barcelona no estiguin dins dels límits establerts, l'Ajuntament pot modificar les mesures regulades en aquesta Ordenança"*.

Conseqüentment, en cas que els beneficis obtinguts amb la introducció d'aquesta mesura no siguin suficients per aconseguir els objectius de millora de la qualitat de l'aire a la ciutat, ja està previst, dins del mateix text d'ordenança, un mecanisme que permeti modular el grau de restricció en funció dels beneficis en termes de reducció d'emissions.

-D.2. Etiquetes i ITV

Al·legants:

004 (Registre d'entrada núm. 20199131065), 012 (Registre d'entrada núm. 2019-0630580), 019 (Registre d'entrada núm. 20199134445), 020 (Registre d'entrada núm. 2019-0614184), 022 (Registre d'entrada núm. 2019-0645525), 023 (Registre d'entrada

núm. 2019-0644840), 024 (Registre d'entrada núm. 2019-0642704), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 033 (Registre d'entrada núm. 2019-0647349), 035 (Registre d'entrada núm. 2019-0647808), 036 (Registre d'entrada núm. 2019-0648988), 037 (Registre d'entrada núm. 2019-0649198), 038 (Registre d'entrada núm. 2019-0651200), 039 (Registre d'entrada núm. 2019-0652349), 040 (Registre d'entrada núm. 2019-0652861), 041 (Registre d'entrada núm. 2019-0652970), 042 (Registre d'entrada núm. 2019-0654150), 043 (Registre d'entrada núm. 2019-0654161), 044 (Registre d'entrada núm. 2019-0654341), 045 (Núm. registre entrada 2019-0654347), 046 (Registre d'entrada núm. 2019-0653244), 047 (Registre d'entrada núm. 2019-0658022), 048 (Registre d'entrada núm. 2019-0658013), 049 (Registre d'entrada núm. 2019-0658028), 050 (Registre d'entrada núm. 2019-0658035), 053 (Registre d'entrada núm. 2019-0658035), 054 (Registre d'entrada núm. 2019-0656250), 055 (Registre d'entrada núm. 2019-0656250), 058 (Registre d'entrada núm. 2019-0656250), 059 (Registre d'entrada núm. 2019-0656250), 060 (Registre d'entrada núm. 2019-0657593), 063 (Registre d'entrada núm. 2019-0658207), 065 (Registre d'entrada núm. 2019-0658455), 068 (Registre d'entrada núm. 2019-0657224), 069 (Registre d'entrada núm. 2019-0657289), 071 (Registre d'entrada núm. 2019-0657959), 072 (Registre d'entrada núm. 2019-0657506), 074 (Registre d'entrada núm. 2019-0658433), 075 (Registre d'entrada núm. 2019-0658538), 076 (Registre d'entrada núm. 2019-8057737), 077 (Registre d'entrada núm. 2019-0658770), 078 (Registre d'entrada núm. 2019-0658787), 079 (Registre d'entrada núm. 2019-0658825), 080 (Registre d'entrada núm. 2019-0658837), 081 (Registre d'entrada núm. 2019-0658852), 082 (Registre d'entrada núm. 2019-0658863), 083 (Registre d'entrada núm. 2019-0658866), 084 (Registre d'entrada núm. 2019-0658870), 085 (Registre d'entrada núm. 2019-0658873), 086 (Registre d'entrada núm. 2019-0658890), 088 (Registre d'entrada núm. 2019-8057752), 089 (Registre d'entrada núm. 2019-8057758), 090 (Registre d'entrada núm. 2019-8057767), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 093 (Registre d'entrada núm. 2019-0659624), 094 (Registre d'entrada núm. 2019-0659627), 098 (Registre d'entrada núm. 2019-0659627), 100 (Registre d'entrada núm. 2019-0659627), 101 (Registre d'entrada núm. 2019-0659627), 102 (Registre d'entrada núm. 2019-8057770), 103 (Registre d'entrada núm. 2019-0659627), 104 (Registre d'entrada núm. 2019-0659627), 109 (Registre d'entrada núm. 2019-0658141), 110 (Registre d'entrada núm. 2019-0662906), 111 (Registre d'entrada núm. 2019-0660477), 112 (Registre d'entrada núm. 2019-0660468), 113 (Registre d'entrada núm. 2019-0662915), 115 (Registre d'entrada núm. 2019-0660451), 123 (Registre d'entrada núm. 2019-0657423), 124 (Registre d'entrada núm. 2019-0657442), 125 (Registre d'entrada núm. 2019-0657436), 126 (Registre d'entrada núm. 2019-0657447), 127 (Registre d'entrada núm. 2019-0657457), 129 (Registre d'entrada núm. 2019-0657428), 130 (Registre d'entrada núm. 2019-0657453).



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Contingut de les al·legacions:

Es demana utilitzar un altre mecanisme per tal de poder classificar el parc de vehicles i aplicar mesures com la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona. S'argumenta que, un vehicle de més de 20 anys, si supera la ITV, paga el corresponent impost de circulació, té el permís de conduir i l'assegurança preceptius, ha de poder circular sense cap mena de restricció. També s'al·lega que un vehicle posterior a l'any 2000 contamina igual o més que un de més actual, argumentant que amb el frau del *dieselgate* les emissions reals i teòriques d'un vehicle no són coincidents.

Així mateix, també es considera que fer servir el sistema d'etiquetatge de la DGT és tècnicament i socialment injust, atès que només té en compte la data de matriculació del vehicle. Es demana considerar l'estil de conducció i el manteniment del vehicle, i es comenta que una persona, sempre que tingui un alt nivell adquisitiu, pot aconseguir, amb un determinat procediment, un distintiu ambiental. Finalment, també es demana avaluar, individualment, les emissions de cada vehicle, i/o tenir en compte els kilòmetres recorreguts per cada vehicle per decidir si està o no afectat per la mesura.

Tractament:

NO S'ACCEPTEN les al·legacions.

El distintiu ambiental es defineix segons l'annex II del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre, en la redacció donada per l'Ordre PCI/810/2018, de 27 de juliol, per la qual es modifiquen els seus annexos II, XI i XVIII.

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

En coherència, l'Ajuntament de Barcelona s'adhereix a aquest mateix sistema per tal de classificar el parc de vehicles circulant per la ciutat de Barcelona. D'aquesta manera, el sistema de classificació, unitari a tot l'Estat espanyol i definit per determinar el comportament ambiental dels vehicles, esdevé un sistema general que no permet interpretacions personalitzades.

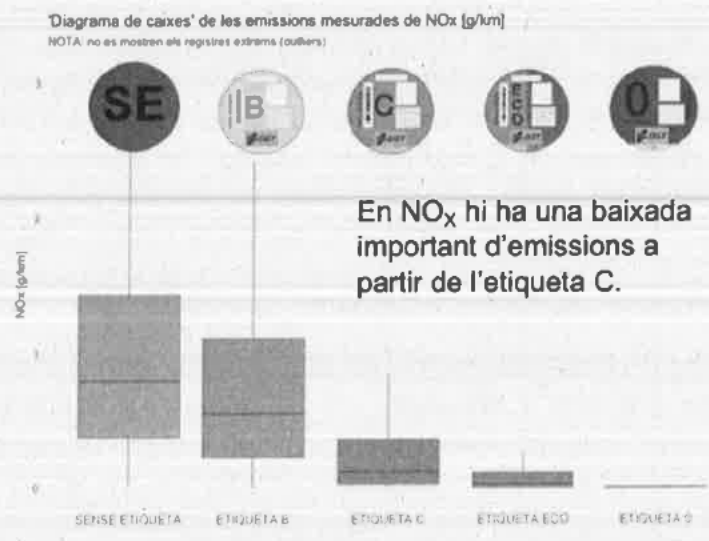


Diagrama de caixes de les emissions mesurades de NO_x, en funció del distintiu ambiental.
Font: Caracterització dels vehicles i les seves emissions a l'àrea metropolitana de Barcelona – 2017 - Aj. Barcelona, AMB i RACC

Si s'observa el diagrama anterior, provinent de l'estudi "Caracterització dels vehicles i les seves emissions a l'àrea metropolitana de Barcelona", elaborat conjuntament l'any 2017 per l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i el RACC, es posa de manifest que, malgrat l'efecte d'escàndols com el *dieselgate*, els vehicles sense etiqueta són els que en conjunt tenen un efecte contaminant més elevat, seguit dels de l'etiqueta B.

El que es comprova actualment a la ITV, en relació amb les emissions, és que cada vehicle s'ajusti als límits que el vehicle tenia en el moment de la seva posada al mercat, no quant emet el vehicle circulant. Per tant, la ITV el que assegura és que el vehicle està en condicions de manteniment operatiu correctes i, per això, cal que el vehicle hagi superat aquesta inspecció per tal de poder circular.

D'altra banda, l'Ajuntament de Barcelona 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 efecte contaminant. En efecte, l'àmbit competencial de regulació de la inspecció tècnica de vehicles, com estableix la disposició final cinquena del Reial Decret 920/2017 correspon a l'Estat Espanyol, ja que està dictat d'acord a l'establert en l'apartat 21 de l'article 149.1 de la Constitució Espanyola, atribuïnt a l'Estat la competència exclusiva en matèria de tràfic i circulació de vehicles a motor (a excepció dels articles 14 a 17 i 19, i 21 a 25 pel que fa al desenvolupament de la Llei 21/2992, de 16 de juliol, d'Indústria).

En relació a l'esmentat anteriorment i, en cas que sorgís un nou mètode vàlid per tal de classificar el parc de vehicles, l'Ajuntament analitzarà i valorarà un possible canvi de sistema de classificació del parc.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Cal tenir en compte el fet que la implementació de la ZBE àmbit Rondes de Barcelona busca provocar un canvi modal cap a formes de transport més sostenible, on el transport privat deixi de ser l'eix vertebrador dels desplaçament, especialment a escala interurbana. Es busca reduir el nombre de vehicles que entren, surten i circulen per la ciutat, al mateix temps que els que segueixin circulant ho facin contaminant el menys possible. L'ordenança no incideix en l'estat tècnic del vehicle, ni prohibeix la circulació per la via pública de manera permanent, sinó que estableix una restricció als vehicles més contaminants en una zona i en una franja horària determinada amb un règim de dispenses y exempcions regulat en el Capítol III de l'ordenança.

Per finalitzar, i tal com estableix l'estudi del RACC "*Alternatives disponibles al mercat per a furgonetes, camions i autocars*", de juliol de 2019, referent als possibles procediments establerts per tal d'obtenir el distintiu ambiental, aquests es caracteritzen per ser processos complexos i de cost elevat. Actualment, els vehicles als quals se'ls ha aplicat un canvi de caràcter mecànic (*retrofit*), no permeten obtenir de forma directa el distintiu ambiental. Per tal de fer-ho, la DGT estableix els seus propis protocols i procediments de certificació i control, als que cal sotmetre's.

-D.3. Motors adaptats (*retrofit*)

Al·legants:

015 (Registre d'entrada núm. 2019-0642428), 019 (Registre d'entrada núm. 20199134445), 022 (Registre d'entrada núm. 2019-0645525), 023 (Registre d'entrada núm. 2019-0644840), 024 (Registre d'entrada núm. 2019-0642704), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 027 (Registre d'entrada núm. 2019-0655466), 028 (Registre d'entrada núm. 2019-0655487), 030 (Registre d'entrada núm. 2019-0655756), 033 (Registre d'entrada núm. 2019-0647349), 035 (Registre d'entrada núm. 2019-0647808), 036 (Registre d'entrada núm. 2019-0648988), 037 (Registre d'entrada núm. 2019-0649198), 038 (Registre d'entrada núm. 2019-0651200), 040 (Registre d'entrada núm. 2019-0652861), 041 (Registre d'entrada núm. 2019-0652970), 042 (Registre d'entrada núm. 2019-0654150), 043 (Registre d'entrada núm. 2019-0654161), 044 (Registre d'entrada núm. 2019-0654341), 045 (Registre d'entrada núm. 2019-0654347), 047 (Registre d'entrada núm. 2019-0658022), 048 (Registre d'entrada núm. 2019-0658013), 049 (Registre d'entrada núm. 2019-0658028), 050 (Registre d'entrada núm. 2019-0658035), 053 (Registre d'entrada núm. 20199136519), 054 (Registre d'entrada núm. 2019-0656250), 055 (Registre d'entrada núm. 20199136631), 058 (Registre d'entrada núm. 20199136713), 059 (Registre d'entrada núm. 20199136721), 060 (Registre d'entrada núm. 2019-0657593), 062 (Registre d'entrada núm. 2019-0658152), 063 (Registre d'entrada núm. 2019-0658207), 065 (Registre d'entrada núm. 2019-0658455), 067 (Registre d'entrada núm. 2019-0659324), 068 (Registre d'entrada núm. 2019-0657224), 069 (Registre d'entrada núm. 2019-



0657289), 071 (Registre d'entrada núm. 2019-0657959), 072 (Registre d'entrada núm. 2019-0657506), 074 (Registre d'entrada núm. 2019-0658433), 075 (Registre d'entrada núm. 2019-0658538), 076 (Registre d'entrada núm. 2019-8057737), 077 (Registre d'entrada núm. 2019-0658770), 078 (Registre d'entrada núm. 2019-0658787), 079 (Registre d'entrada núm. 2019-0658825), 080 (Registre d'entrada núm. 2019-0658837), 081 (Registre d'entrada núm. 2019-0658852), 082 (Registre d'entrada núm. 2019-0658863), 083 (Registre d'entrada núm. 2019-0658866) 084 (Registre d'entrada núm. 2019-0658870), 085 (Registre d'entrada núm. 2019-0658873), 086 (Registre d'entrada núm. 2019-0658890), 088 (Registre d'entrada núm. 2019-8057752), 089 (Registre d'entrada núm. 2019-8057758), 090 (Registre d'entrada núm. 2019-8057767), 094 (Registre d'entrada núm. 2019-0659627), 098 (Registre d'entrada núm. 20199137168), 100 (Registre d'entrada núm. 20199136963), 101 (Registre d'entrada núm. 20199136704), 102 (Registre d'entrada núm. 2019-8057770), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309), 108 (Registre d'entrada núm. 20199137454) i 109 (Registre d'entrada núm. 2019-0658141), 110 (Registre d'entrada núm. 2019-0662906), 111 (Registre d'entrada núm. 2019-0660477), 112 (Registre d'entrada núm. 2019-0660468), 113 (Registre d'entrada núm. 2019-0662915), 115 (Registre d'entrada núm. 2019-0660451), 123 (Registre d'entrada núm. 2019-0657423), 124 (Registre d'entrada núm. 2019-0657442), 125 (Registre d'entrada núm. 2019-0657436), 126 (Registre d'entrada núm. 2019-0657447), 127 (Registre d'entrada núm. 2019-0657457), 129 (Registre d'entrada núm. 2019-0657428), 130 (Registre d'entrada núm. 2019-0657453).

Contingut de les al·legacions:

Es demana poder adoptar mesures de caràcter mecànic per tal d'instal·lar filtres als motors dels vehicles que no disposen del distintiu ambiental de la DGT, i així poder amortitzar el vehicle fins al final de la seva vida útil.

També es demana treballar amb la DGT la possibilitat d'establir una mesura de caràcter transitori, per a tots els vehicles sense distintiu ambiental, per obtenir-lo a través de la realització de canvis en la seva propulsió (actualment només permesa per a vehicles Euro 3 o posteriors).

Tractament:

S'ACCEPTEN PARCIALMENT les al·legacions.

Els sistemes de reducció d'emissions, o sistemes *retrofit*, són solucions tecnològiques que manipulen els motors dels vehicles per tal de reduir l'alliberament de gasos contaminants procedents de la combustió. Aquests sistemes actuen, principalment, en la reducció de les emissions d'òxids de nitrogen.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Tots els sistemes *retrofit* presenten avantatges i inconvenients perquè es veuen influenciats per diversos elements, com les característiques del combustible, l'estil i tipus de conducció (principalment si és urbana o no), les condicions de manteniment del vehicle, i la temperatura ambient.

L'Ajuntament de Barcelona va encomanar al RACC l'estudi "*Alternatives disponibles al mercat per a furgonetes, camions i autocars*", de juliol de 2019, on es fa una anàlisi exhaustiva dels sistemes *retrofit* i de la seva aplicabilitat i viabilitat a les tipologies de vehicles esmentats, així com també a turismes.

D'aquest estudi se'n destaquen les següents conclusions:

1. Els sistemes *retrofit* s'han demostrat eficaços en la reducció de diòxid de nitrogen, però poden comportar un increment de les emissions de CO₂ per ineficiències en la combustió del carburant o per la necessitat de generar calor addicional. L'increment en el consum de carburant pot comportar també un augment de la despesa econòmica.
2. Malgrat obtenir una certificació de la reducció d'emissions, la instal·lació d'un sistema *retrofit* no comporta l'adquisició d'una etiqueta ambiental. Els processos d'homologació en disparen els costos i es seguirien veient afectats per les restriccions basades en l'etiqueta. A més, l'Ajuntament de Barcelona no és l'autoritat competent al respecte: cal la implicació d'altres administracions per dur-ho a terme.
3. Els sistemes *retrofit* es presentarien com una alternativa viable especialment per a usuaris de vehicles de gran tonatge com els camions, degut a que tenen un cost molt més baix que el vehicle nou.

Atès tot l'anterior, i donat que actualment els *retrofit* no permeten obtenir un distintiu ambiental de la DGT de forma directa, no és possible incorporar-ho al text de l'Ordenança de la ZBE de l'àmbit Rondes Barcelona. De tota manera, l'Ajuntament de Barcelona està plantejant a les entitats competents, com a mesura complementària a l'establerta en la disposició transitòria primera del text de l'ordenança, la incorporació de filtres catalítics a les tipologies de vehicles on sigui tècnicament i econòmicament viable, i que la DGT ho accepti com a solució i faciliti el pertinent distintiu ambiental.



-D.4. Adaptació progressiva.

Al·legants:

011 (Registre d'entrada núm. 20199132064), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 95 (Registre d'entrada núm. 20199137071), 97 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 105 (Registre d'entrada núm. 20199137342).

Contingut de l'al·legació:

S'al·lega que la introducció de la mesura ha de ser més gradual.

Tractament:

NO S'ACCEPTA l'al·legació.

La Zona de Baixes Emissions 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 l'1 de desembre de 2017, només en cas de declaració, per part de la Generalitat de Catalunya, d'episodi ambiental de contaminació i finalitzava amb la seva desactivació.

Així mateix, la dita 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. (<https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/ca/actualitat-i-recursos/normativa>).

A més a més, des de finals de l'any 2017 l'Ajuntament de Barcelona ha estat explicant per diversos sistemes que l'1 de gener del 2020 es posava en marxa la Zona de Baixes Emissions: pàgina web municipal, sessions presencials a Centres d'Atenció Primària (CAPS), Consells de Barri, Taula Contra la Contaminació atmosfèrica, Pacte per la Mobilitat, campanyes informatives al carrer, etc.

D'altra banda, la posada en marxa de l'Ordenança també es realitza de forma gradual, atès que estableix:

- Una moratòria d'1 any en funció del tipus de vehicle i del nivell de renda.

**Gerència d'Ecologia Urbana**
Secretaria Tècnic-JurídicaAvinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

- Exempcions. Estan exempts els vehicles de serveis, els vehicles dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda i els vehicles destinats al transport de persones amb malalties que els condicionen l'ús del transport públic. Per tant, els titulars d'aquests vehicles en podran fer ús fins a la fi de la seva vida útil o fins que decideixin canviar-lo per un altre que disposi d'etiqueta.
- Autoritzacions temporals d'accés. L'Ordenança preveu una dispensa de 10 dies l'any per a tots els vehicles que no disposin d'etiqueta ambiental, vehicles que presten serveis singulars i d'altres.
- L'horari s'estableix de 7:00h a 20:00h només els laborables de dilluns a divendres.

-D.5. Nivells de renda.**Al·legants:**

012 (Registre d'entrada núm. 2019-0630580), 019 (Registre d'entrada núm. 20199134445), 022 (Registre d'entrada núm. 2019-0645525), (023 (Registre d'entrada núm. 2019-0644840), 024 (Registre d'entrada núm. 2019-0642704), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 033 (Registre d'entrada núm. 2019-0647349), 035 (Registre d'entrada núm. 2019-0647808), 036 (Registre d'entrada núm. 2019-0648988), 037 (Registre d'entrada núm. 2019-0649198), 038 (Registre d'entrada núm. 2019-0651200), 040 (Registre d'entrada núm. 2019-0652861), 041 (Registre d'entrada núm. 2019-0652970), 042 (Registre d'entrada núm. 2019-0654150), 043 (Registre d'entrada núm. 2019-0654161), 044 (Registre d'entrada núm. 2019-0654341), 045 (Registre d'entrada núm. 2019-0654347), 047 (Registre d'entrada núm. 2019-0658022), 048 (Registre d'entrada núm. 2019-0658013), 049 (Registre d'entrada núm. 2019-0658028), 050 (Registre d'entrada núm. 2019-0658035), 053 (Registre d'entrada núm. 20199136519), 054 (Registre d'entrada núm. 2019-0656250), 055 (Registre d'entrada núm. 20199136631), 058 (Registre d'entrada núm. 20199136713), 059 (Registre d'entrada núm. 20199136721), 060 (Registre d'entrada núm. 2019-0657593), 068 (Registre d'entrada núm. 2019-0657224), 069 (Registre d'entrada núm. 2019-0657289), 071 (Registre d'entrada núm. 2019-0657959), 072 (Registre d'entrada núm. 2019-0657506), 074 (Registre d'entrada núm. 2019-0658433), 075 (Registre d'entrada núm. 2019-0658538), 077 (Registre d'entrada núm. 2019-0658770), 078 (Registre d'entrada núm. 2019-0658787), 079 (Registre d'entrada núm. 2019-0658825), 080 (Registre d'entrada núm. 2019-0658837), 081 (Registre d'entrada núm. 2019-0658852), 082 (Registre d'entrada núm. 2019-0658863), 083 (Registre d'entrada núm. 2019-0658866), 084 (Registre d'entrada núm. 2019-0658870), 085 (Registre d'entrada núm. 2019-0658873), 086 (Registre d'entrada núm. 2019-0658890), 088 (Registre d'entrada núm. 2019-8057752), 089 (Registre d'entrada núm. 2019-8057758), 090 (Registre d'entrada núm. 2019-8057767), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 092 (Registre d'entrada núm. 2019-0659405), 093 (Registre d'entrada núm. 2019-0659624), 094 (Registre d'entrada núm. 2019-0659627), 095 (Registre d'entrada



núm. 20199137071), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 100 (Registre d'entrada núm. 20199136963), 101 (Registre d'entrada núm. 20199136704), 102 (Registre d'entrada núm. 2019-8057770), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 109 (Registre d'entrada núm. 2019-0658141), 110 (Registre d'entrada núm. 2019-0662906), 111 (Registre d'entrada núm. 2019-0660477), 112 (Registre d'entrada núm. 2019-0660468), 113 (Registre d'entrada núm. 2019-0662915), 115 (Registre d'entrada núm. 2019-0660451), 119 (Registre d'entrada núm. 2019-0630718), 120 (Registre d'entrada núm. 2019-0630694), 121 (Registre d'entrada núm. 2019-0630676), 123 (Registre d'entrada núm. 2019-0657423), 124 (Registre d'entrada núm. 2019-0657442), 125 (Registre d'entrada núm. 2019-0657436), 126 (Registre d'entrada núm. 2019-0657447), 127 (Registre d'entrada núm. 2019-0657457), 129 (Registre d'entrada núm. 2019-0657428), 130 (Registre d'entrada núm. 2019-0657453).

Contingut de les al·legacions:

Es considera que el Projecte d'ordenança restringeix l'accés a un tipus de vehicles que acostumen a ser propietat de la gent amb menys recursos i, en conseqüència, afavoreix a la gent amb més ingressos. És a dir, que no hi ha una afectació al conjunt de la ciutadania, sinó a la seva part més vulnerable. L'exempció, s'al·lega, es redueix al sector serveis.

Tractament:

S'ACCEPTEN PARCIALMENT les al·legacions.

Convé destacar en primer lloc que la reducció de la contaminació ambiental, la preservació i millora de la qualitat de l'aire i de la salut pública reverteixen en el benestar de tota la ciutadania, independentment del seu nivell de renda. Conseqüentment, amb l'aprovació d'aquesta Ordenança es pretén implementar mesures que incideixen directament en tota la ciutadania, donat que tota ella és destinatària dels beneficis que es pretenen aconseguir a través d'aquesta normativa.

Altrament, la present Ordenança estableix una limitació horària de circulació per determinats vehicles però no restringeix de manera total i permanent la utilització del vehicle a la ciutat de Barcelona.

De les mesures contemplades per tal de reduir la contaminació ambiental, es considera que la que es pretén implementar amb aquesta Ordenança és la que té menys incidència en factors com el nivell de renda de la ciutadania.

En primer lloc, cal assenyalar que la gent sense recursos es veu afectada per la contaminació igual que la que en té més, però, a la vegada, és la part de la població que menys vehicles té i, per tant, la principal beneficiada de la lluita contra la contaminació.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

Pel que fa a les rendes baixes, l'any 2017, l'Àrea de Drets Socials de 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 de mitjana, només el 17% de la gent amb menys recursos té vehicle. Per tant, cal continuar promovent i millorant el servei de transport públic i actiu perquè aquells són els principals beneficiats.

Així mateix, es contempla l'impuls de mesures paral·leles per pal·liar els seus efectes, competència no només de l'Ajuntament de Barcelona sinó d'altres administracions, tals com l'impuls de la T-Verda pel desballestament del vehicle, reforç del transport públic, bonificacions tributàries a les empreses que adoptin mitjans de transport col·lectiu pels seus treballadors, etc.

No obstant l'anterior, ateses les al·legacions formulades a l'efecte de considerar la gran dificultat que algunes persones físiques tenen per canviar el vehicle que necessiten per executar la seva activitat professional, es modifica la disposició transitòria primera afegint una moratòria d'1 any que contempla aquest supòsit.

En relació amb aquesta disposició transitòria primera, es té en compte com a referència l'indicador públic de la renda d'efectes múltiples (IPREM), d'acord amb el RDL 3/2004, de 25 de juny, per la regulació del salari mínim professional i per l'increment de la seva quantia. Així mateix, és l'índex que utilitza l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) per a aquelles persones que es poden acollir a les bonificacions establertes a la citada disposició.

-D.6. Vehicles municipals

Al·legants:

026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 063 (Registre d'entrada núm. 2019-0658207), 069 (Registre d'entrada núm. 2019-0657289), 095 (Registre d'entrada núm. 20199137071), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309).

Contingut de l'al·legació:

S'al·lega que l'Administració ha de donar exemple i incloure els seus vehicles municipals (autobusos, camions de recollida d'escombraries) en la prohibició, en lloc d'excloure'ls.



Tractament:

S'ACCEPTA l'al·legació.

L'Ajuntament de Barcelona treballa per minimitzar l'impacte ambiental del transport generat pels serveis municipals ja que disposa de més d'un miler de vehicles de diferents tipologies, tant de les flotes pròpies com de les diverses contractes que donen servei al municipi. La transformació de la flota municipal de vehicles cap a models més sostenibles persegueix el doble objectiu de reduir les emissions de la ciutat (atmosfèriques i sonores) i d'impulsar les noves tecnologies més netes disponibles (http://www.ajsosteniblebcn.cat/sequiment-it-vehicles-2018_126301.pdf).

La Instrucció tècnica per a l'aplicació de criteris de sostenibilitat en els vehicles (2018) (http://www.ajsosteniblebcn.cat/instruccio_vehicles_2018_120507.pdf) estableix un rang de prioritats en la motorització dels vehicles a adquirir: vehicles elèctrics, híbrids endollables, híbrids no endollables i de gas amb distintiu Eco i altres tèrmics de gas i de gasolina amb distintiu C. Altres aspectes de sostenibilitat establerts són la limitació de la potència màxima d'acord amb les necessitats per tal d'evitar sobredimensionar el parc de vehicles i reduir els costos, menors consums i emissions dels vehicles, pneumàtics eficients en estalvi de combustible i que en la formació dels conductors de vehicles s'inclouï la realització de cursos de conducció eficient. La instrucció s'aplica tant als contractes de compra, lísing o rènting de vehicles com als serveis amb ús de vehicles.

Per tots aquests motius, els vehicles que presten serveis municipals, com ara la recollida d'escombraries, la neteja de carrers, manteniment i reparació de l'enllumenat, vialitat, autobusos de TMB i d'altres sí que estan afectats per aquesta ordenança.

L'article 13 del Projecte d'Ordenança únicament exclou els "vehicles de serveis": els així definits en el Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres autoritzats a les Zones de Baixes Emissions, és a dir, aquells vehicles que presten serveis mèdics, serveis funeraris, protecció civil, bombers i cosses i forces de seguretat de l'Estat, els quals estan destinats principalment a la seguretat ciutadana i a l'eficiència i eficàcia dels recursos públics; i no tots ells són vehicles de propietat de les administracions públiques.

-D.7. Reducció del parc de vehicles afectats

Al·legants:

Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 039 (Registre d'entrada núm. 2019-0652349), 065 (Registre d'entrada núm. 2019-0658455), 069 (Registre d'entrada núm. 2019-0657289) i 098 (Registre d'entrada núm. 20199137168), 116 (Registre d'entrada núm. 2019-0670646).

Contingut de l'al·legació:

Es demana reduir el nombre o tipologia de vehicles afectats per l'establiment de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona, afegint la categoria L (motocicletes i ciclomotors) a la disposició transitòria primera del text normatiu.

Tractament:

NO S'ACCEPTA l'al·legació.

Per tal d'avaluar la viabilitat d'atorgar un tractament diferenciat als vehicles de la categoria L, cal observar les dades facilitades per la mateixa Direcció General de Trànsit (DGT), referents a l'any 2018 i desagregades per la ciutat de Barcelona:



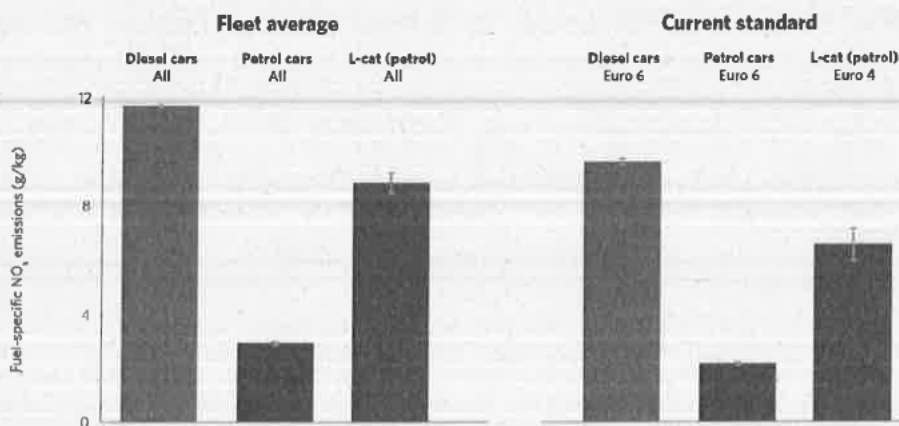
Font: DGT. Dades de març de 2018

D'aquestes dades se'n deriva que hi ha censats un 40% de motocicletes i ciclomotors sense distintiu ambiental de la DGT. A més, cal tenir en compte que hi ha registrats a la ciutat quasi 300.000 vehicles d'aquesta tipologia, esdevenint una part important del parc de vehicles circulant per Barcelona.

Pel que fa a les emissions d'aquesta tipologia de vehicles, l'estudi "Remote sensing of motor emissions in Paris", de setembre de 2019, i realitzat mitjançant el sistema



EDAR, estableix que l'emissió mitjana de NO_x (en g/kg) de la flota analitzada de vehicles de la categoria L és més similar als turismes dièlsels que als de benzina:



Comparativa d'emissions de NO_x entre turismes i vehicles de la categoria L (motocicletes i ciclomotors).

Si, per contra, analitzem les dades d'emissions en g/km, segons les dades que es troben publicades en portals de referència com TransportPolicy.net, es pot concloure que, de mitjana, l'emissió d'un vehicle de la categoria L (Euro 2, etiqueta B) és inferior al d'un turisme dièsel però superior al d'un de benzina, ambdós també amb l'etiqueta B.

Així doncs, es posa de manifest que els vehicles de la categoria L esdevenen una part important del parc de vehicles circulant a la ciutat de Barcelona i, pel que fa a les emissions, es pot concloure que, en conjunt, tenen un efecte contaminant que es pot assimilar a altres tipologies de vehicles afectades per la mesura, com els turismes de benzina.

Finalment, i atenent a que l'establiment de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona té com a objectiu últim la reducció d'emissions provinents del trànsit per millorar la qualitat de l'aire de la ciutat, 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 l'efecte contaminant més baix possible, fa que l'opció d'excloure els vehicles de la categoria L de la mesura no sigui possible.

-D.8. Vehicles clàssics

Al·legants:

010 (Registre d'entrada núm. 20199132123), 019 (Registre d'entrada núm. 20199134445), 022 (Registre d'entrada núm. 2019-0645525), 023 (Registre d'entrada



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

núm. 2019-0644840), 024 (Registre d'entrada núm. -2019-0642704), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 033 (Registre d'entrada núm. 2019-0647349), 035 (Registre d'entrada núm. 2019-0647808), 036 (Registre d'entrada núm. 2019-0648988), 037 (Registre d'entrada núm. 2019-0649198), 038 (Registre d'entrada núm. 2019-0651200), 040 (Registre d'entrada núm. 2019-0652861), 041 (Registre d'entrada núm. 2019-0652970), 042 (Registre d'entrada núm. 2019-0654150), 043 (Registre d'entrada núm. 2019-0654161), 044 (Registre d'entrada núm. 2019-0654341), 045 (Registre d'entrada núm. 2019-0654347), 047 (Registre d'entrada núm. 2019-0658022), 048 (Registre d'entrada núm. 2019-0658013), 049 (Registre d'entrada núm. 2019-0658028), 050 (Registre d'entrada núm. 2019-0658035), 053 (Registre d'entrada núm. 20199136519), 055 (Registre d'entrada núm. 20199136631), 058 (Registre d'entrada núm. 20199136713), 059 (Registre d'entrada núm. 20199136721), 060 (Registre d'entrada núm. 2019-0657593), 065 (Registre d'entrada núm. 2019-0658455), 067 (Registre d'entrada núm. 2019-0659324), 068 (Registre d'entrada núm. 2019-0657224), 071 (Registre d'entrada núm. 2019-0657959), 072 (Registre d'entrada núm. 2019-0657506), 074 (Registre d'entrada núm. 2019-0658433), 075 (Registre d'entrada núm. 2019-0658538), 077 (Registre d'entrada núm. 2019-0658770), 078 (Registre d'entrada núm. 2019-0658787), 079 (Registre d'entrada núm. 2019-0658825), 080 (Registre d'entrada núm. 2019-0658837), 081 (Registre d'entrada núm. 2019-0658852), 082 (Registre d'entrada núm. 2019-0658863), 083 (Registre d'entrada núm. 2019-0658866), 084 (Registre d'entrada núm. 2019-0658870), 085 (Registre d'entrada núm. 2019-0658873), 086 (Registre d'entrada núm. 2019-0658890), 088 (Registre d'entrada núm. 2019-8057752), 089 (Registre d'entrada núm. 2019-8057758), 090 (Registre d'entrada núm. 2019-8057767), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 093 (Registre d'entrada núm. 2019-0659624), 094 (Registre d'entrada núm. 2019-0659627), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 098 (Registre d'entrada núm. 20199137168), 100 (Registre d'entrada núm. 20199136963), 101 (Registre d'entrada núm. 20199136704), 102 (Registre d'entrada núm. 2019-8057770), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309), 109 (Registre d'entrada núm. 2019-0658141), 110 (Registre d'entrada núm. 2019-0662906), 111 (Registre d'entrada núm. 2019-0660477), 112 (Registre d'entrada núm. 2019-0660468), 113 (Registre d'entrada núm. 2019-0662915), 115 (Registre d'entrada núm. 2019-0660451), 123 (Registre d'entrada núm. 2019-0657423), 124 (Registre d'entrada núm. 2019-0657442), 125 (Registre d'entrada núm. 2019-0657436), 126 (Registre d'entrada núm. 2019-0657447), 127 (Registre d'entrada núm. 2019-0657457), 129 (Registre d'entrada núm. 2019-0657428), 130 (Registre d'entrada núm. 2019-0657453).

Contingut de les al·legacions:

Es demana considerar com a exempció els vehicles clàssics i/o històrics, atenent al seu valor patrimonial i històric per a la ciutat. A la vegada, es demana que no es



perjudiqui el seu valor econòmic i el seu mercat i que es tingui present la seva poca contribució al còmput total d'emissions.

D'altra banda, altres al·legacions demanen que, en cas de ser necessari, se'ls atorgui un procediment de comunicació prèvia col·lectiu, àgil, no dissuasiu, no sotmès al registre de l'AMB i gratuït.

Tractament:

NO S'ACCEPTEN les al·legacions.

L'objecte de la present proposta d'ordenança no és regular les tipologies de vehicles, sinó disminuir els nivells de contaminació per trànsit rodat que pateix el municipi de Barcelona. Això no pot ser d'una altra manera perquè la competència per establir les tipologies de vehicles a motor que poden circular per les vies públiques no és municipal, sinó estatal.

És per això que aquest projecte d'ordenança no prohibeix en cap moment la possessió de cap tipologia de vehicle a motor, ni afavoreix la tinença de vehicles amb un motor determinat per sobre d'altres, sinó que n'ordena les seves possibilitats de circulació, prohibint-la en determinades franges horàries i deixant llibertat de circulació en altres, en funció d'uns paràmetres que tampoc són marcats pel municipi.

La falta de menció de vehicles clàssics, per tant, no és cap defecte de l'ordenança sinó que ve derivada del seu objecte.

Nogensmenys, és necessari indicar que en el Projecte d'ordenança es regula la possibilitat d'obtenir llicències especials, pensades per raons d'interès general (article 11.2), entre les que es troben les culturals, per tal de tenir en compte aquest patrimoni que s'ha de conservar. Cal recordar que, segons les mateixes al·legacions reconeixen, aquests vehicles no són d'ús diari.

En aquest sentit, cal tenir en compte que l'Ajuntament no només té el deure de protegir el patrimoni cultural, sigui de la tipologia que sigui, sinó que també té el deure de protegir la salut i el medi ambient, trobant-nos en aquest cas en un evident conflicte d'interessos on aquesta Administració ha decidit que prevalgui el dret a l'ús i el gaudi d'una bona qualitat de l'aire (article 2.1), utilitzant sempre mitjans proporcionals, de forma que la norma ara sotmesa a aprovació sigui útil, afectant el menys possible la resta de béns jurídics que podrien veure's afectats. Per tant, no es veu com les disposicions d'aquest projecte d'ordenança poden incidir en el valor econòmic d'aquests vehicles.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Finalment, cal fer esment que la "Carta de Turín" no és una normativa que sigui d'obligat compliment per l'Ajuntament, ja que es tracta d'una sèrie de recomanacions fetes per un organisme privat, i no per una administració pública.

En definitiva, l'Ajuntament de Barcelona considera que, efectivament, el parc de vehicles clàssics i/o històrics forma part del patrimoni històric i cultural de la ciutat i del país i, per tant, està plenament alineat en el fet d'afavorir-ne la seva preservació. Tanmateix, es fa necessari regular-ne el seu ús, no creant situacions discriminatòries envers d'altres tipologies de vehicle que també es troben plenament afectades per la mesura.

Atès que la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona té un determinat horari, que a partir del proper 1 de gener de 2020 serà de dilluns a divendres laborables de 7:00h a 20:00h, permetent la circulació amb qualsevol tipologia de vehicle sense etiqueta en cap de setmana, festius i fora de l'horari de restricció i tenint en compte, també, que els vehicles històrics i/o clàssics tenen un ús esporàdic i molt majoritàriament en dies festius o caps de setmana, es considera que mitjançant aquest horari es garanteix la seva preservació i ús.

Altrament, i en cas que hi hagi algun esdeveniment extraordinari amb la presència d'aquests vehicles dintre de l'horari de restricció, s'ha establert que el text del Projecte d'ordenança també prevegi l'atorgament d'autoritzacions específiques, per part de l'Ajuntament de Barcelona, per permetre la realització d'aquests esdeveniments.

Adicionalment, també cal considerar que el text del Projecte de l'ordenança de la ZBE preveu l'atorgament de 10 autoritzacions diàries per circular, dins de l'horari restringit, amb qualsevol vehicle sense etiqueta, on també s'hi podrien encabir els vehicles clàssics i/o històrics.

En qualsevol cas, tant per a les autoritzacions temporals d'esdeveniments extraordinaris, com pel cas del gaudiment dels 10 dies d'autorització diària, 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'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) 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.

En definitiva, d'acord amb tot el que ha estat exposat, es considera coberta la preservació dels vehicles clàssics i/o històrics, sense necessitat d'atorgar una exempció permanent específica.

GRUP E. Horaris de restricció.

-E.1. Divendres tarda i vigília de festius



Al·legants:

001 (Registre d'entrada núm. 2019-0619967), 010 (Registre d'entrada núm. 20199132123), 025 (Registre d'entrada núm. 2019-0645624), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 029 (Registre d'entrada núm. 2019-0655625), 039 (Registre d'entrada núm. 2019-0652349) 062 (Registre d'entrada núm. 2019-0658152), 070 (Registre d'entrada núm. 2019-0657684), 076 (Registre d'entrada núm. 2019-8057737), 087 (Registre d'entrada núm. 2019-0658908), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 095 (Registre d'entrada núm. 20199137071), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309) i 105 (Registre d'entrada núm. 20199137342), 116 (Registre d'entrada núm. 2019-0670646).

Contingut de les al·legacions:

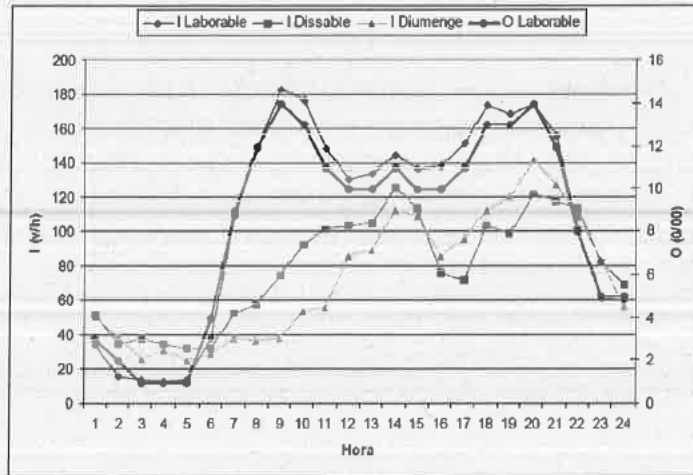
Es demana modificar l'horari establert d'implantació de la ZBE àmbit Rondes de Barcelona. El text de l'ordenança estableix que les mesures s'apliquen de dilluns a divendres laborables, de 7h a 20h. Per tant, fora d'aquest horari, en cap de setmana i festius es permet la circulació de qualsevol tipologia de vehicle, amb o sense etiqueta. La present al·legació demana modificar l'horari en divendres i vigília de festius, establint-lo de 7/8h a 15/16h, per tal d'evitar col·lapses circulatoris a partir de les 20h.

Tractament:

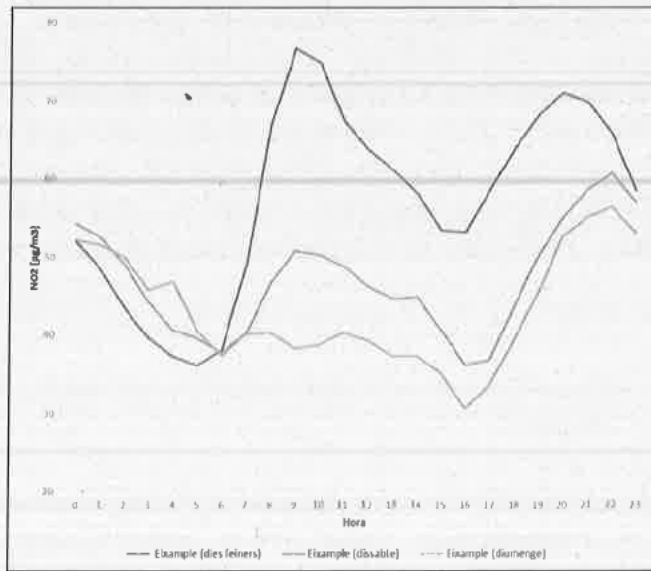
NO S'ACCEPTA l'al·legació.

L'horari d'aplicació de les mesures de restricció de trànsit dins la ZBE s'ha establert de dilluns a divendres laborables, de 7:00h a 20:00h, 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.

Per poder veure tècnicament aquesta relació entre el trànsit i la contaminació atmosfèrica, es poden veure els següents 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). Valor límit UE/OMS: 40 µg/m³

Cal tenir en compte que les dues cruïlles estudiades tenen una morfologia de carrer i intensitat de trànsit equivalents. L'anàlisi dels gràfics ajuda a veure que és precisament dintre del període entre les 7:00h i les 20:00h, en dies laborables de dilluns a divendres, quan es concentra una intensitat de trànsit superior, amb la consegüent obtenció de nivells de contaminació més elevats.

D'altra banda, referent a la possibilitat d'ocasionar col·lapses en les sortides de vehicles els divendres a les 20:00h, l'Ajuntament de Barcelona ha analitzat, amb dades provinents del Servei Català de Trànsit, i obtenint dades d'intensitats horàries del volum del trànsit de divendres i dissabtes de sortida/retorn de l'àrea metropolitana de Barcelona, amb la finalitat de conèixer i, en conseqüència, poder preveure les tendències de mobilitat, un cop s'estableixen les corresponents restriccions de trànsit, en les franges horàries acordades.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

Per tal de tenir les dades de tot un any, s'han agrupat els 52 caps de setmana del passat any 2018, en períodes de temps de perfil o comportament semblant, resultant 4 corbes que agrupen les 24h dels divendres i dissabtes dels següents períodes mensuals:

- 1- De l'1 de gener fins el 30 d'abril.
- 2- De l'1 de maig fins el 31 de juliol.
- 3- De l'1 al 31 d'agost.
- 4- De l'1 de setembre fins el 31 de desembre.

L'anell 1, es constitueix per les seccions transversals de mesura a les vies d'entrada i sortida de Barcelona formades per les carreteres: C-31 accessos sud de Barcelona, C-32, A-2, B-23, C-16, C-58, C-33, C-17, B-20 Pota nord i C-31 accessos nord de Barcelona.

A mode d'exemple, el següent gràfic representa la corba mitjana actual (línia de color blau) de la distribució horària de trànsit de l'Anell 1 en sentit sortida de l'àrea metropolitana de Setembre a Desembre i la corba mitjana esperada a partir de l'entrada en vigor de la ZBE-Rondes de Barcelona (línia de color vermell).



Corba mitjana actual i esperada (ZBE) de la distribució horària de trànsit de l'Anell 1 en sentit sortida de l'àrea metropolitana

Actualment les vies de sortida de l'àrea metropolitana assoleixen el límit de capacitat entre les 15 i les 18 hores de la tarda, amb els consegüents problemes de gestió del trànsit i augment de la contaminació per congestió de les vies.

L'efecte de l'entrada en vigor de la ZBE és la reducció de trànsit en les hores de màxima intensitat per un desplaçament de viatges a hores més tardanes (a partir de

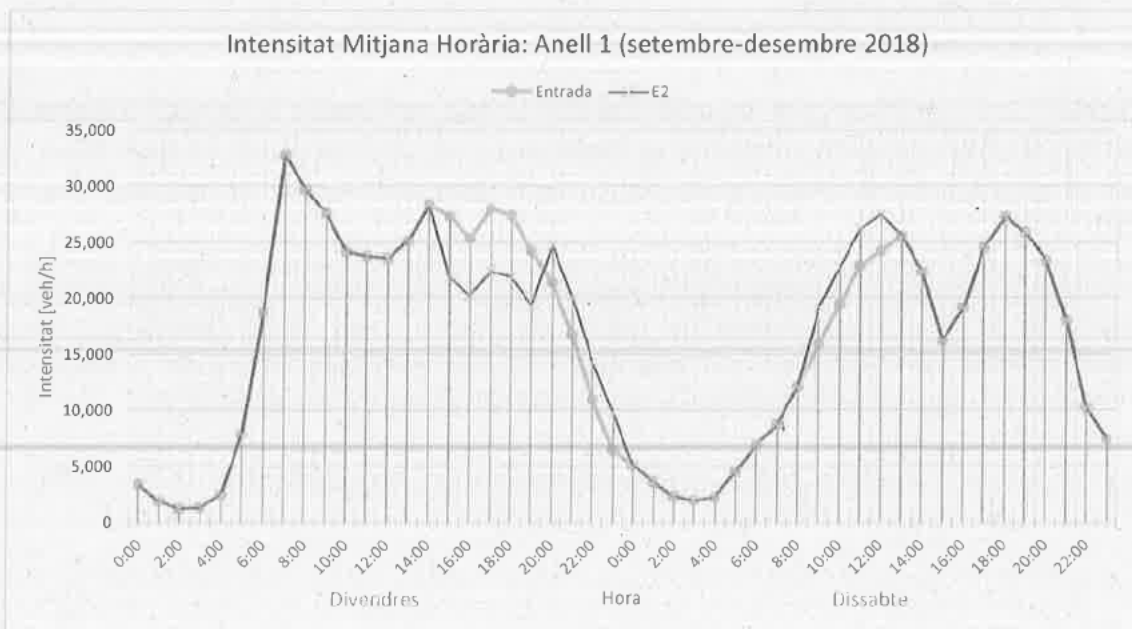


Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

les 20 h) de divendres i primeres hores de dissabte (on les intensitats punta esperades no superarien les actuals puntes de divendres).

Pel que fa a les vies d'entrada a l'àrea metropolitana es produeix un fenomen similar al del sentit sortida, quant a desplaçament de viatges de la tarda de divendres al vespres del mateix dia i al matí de dissabte (on no hi ha intensitats de trànsit que freguin el límit de capacitat).



Corba mitjana actual i esperada (ZBE) de la distribució horària de trànsit de l'Anell 1 en sentit entrada de l'àrea metropolitana

Es pot afirmar, doncs, que des del punt de vista de la gestió del trànsit i del volum d'emissions de contaminants, el manteniment de l'horari de restricció (7 a 20 h) de circulació dels vehicles sense distintiu ambiental en divendres té un doble efecte beneficiós:

- Reducció d'emissions per efecte congestió.
- Afavoriment de la gestió del trànsit en vies actualment al límit de capacitat.

Atenent a tot l'anterior, es pot justificar el perquè l'Ajuntament de Barcelona ha considerat aquest horari per implementar la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona.

-E.2. Dies i horaris de restricció: altres situacions.

Al·legants:

010 (Registre d'entrada núm. 20199132123), 025 (Registre d'entrada núm. 2019-0645624), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 029 (Registre d'entrada núm.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

2019-0655625), 031 (Registre d'entrada núm. 2019-0655878), 039 (Registre d'entrada núm. 2019-0652349), 063 (Registre d'entrada núm. 2019-0658207), 064 (Registre d'entrada núm. 2019-0658328), 066 (Registre d'entrada núm. 2019-0658767), 067 (Registre d'entrada núm. 2019-0659324), 076 (Registre d'entrada núm. 2019-8057737), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309), 105 (Registre d'entrada núm. 20199137342), 116 (Registre d'entrada núm. 2019-0670646)

Contingut de les al·legacions:

Es demana modificar l'horari establert d'implantació de la ZBE àmbit Rondes de Barcelona, establint diverses possibilitats en funció de l'al·legació:

- Establir un horari diferenciat per motocicletes i ciclomotors, de dilluns a dijous de 8/9h a 18/19h, i divendres de 9h a 15h, amb la justificació que aquesta tipologia de vehicles ajuden a descongestionar i a millorar la fluïdesa del trànsit a Barcelona.
- Establir un horari diferenciat per les categories de vehicles L1eB i L3e, de dilluns a divendres de 9:00h a 18:00h.
- Establir un horari, per a totes les tipologies de vehicles, de dilluns a divendres laborables, de 8:00h a 18:00h, per tal d'evitar aglomeracions en hora punta i donar la possibilitat d'escalonar els trasllats fora de l'horari de prohibició.
- Establir els divendres, caps de setmana i festius com a dies sense restricció.
- Excloure el mes d'agost, per la reducció de la circulació que es produeix aquest mes.
- Excloure els períodes de vacances (Nadal i mesos de juliol i/o agost), així com excloure els festius d'obertura permesa dels establiments.
- No establir cap horari permanent, donat que, des de la implantació de la ZBE en modalitat episodi, no s'ha declarat cap episodi ambiental de contaminació per NO₂.
- Estendre l'horari d'aplicació de la mesura fins les 22:00h, de dilluns a divendres laborables.
- Aplicar una restricció permanent, de dilluns a diumenge, les 24h.

Tractament:

NO S'ACCEPTEN les al·legacions.

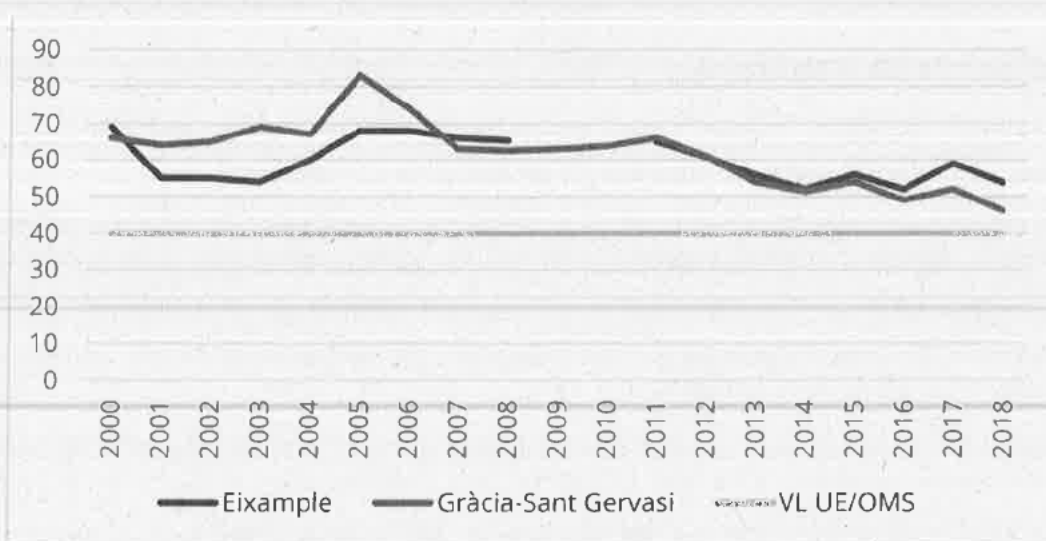
En primer lloc, i atenent als resultats mostrats a l'*Informe de qualitat de l'aire de Barcelona (ASPB)*, https://www.aspb.cat/wp-content/uploads/2019/09/Informe_qualitat-



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

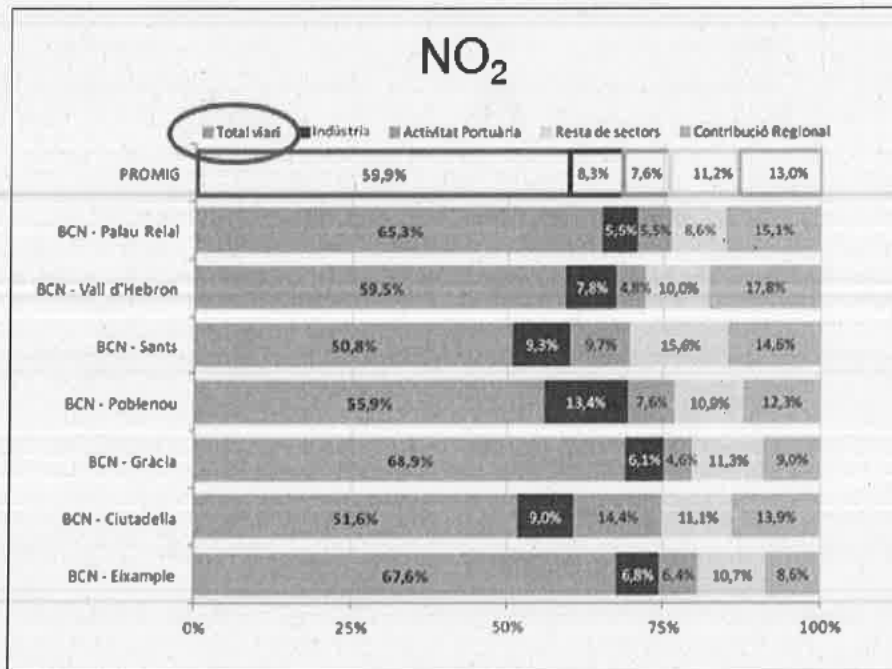
Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

aire-2018.pdf, 2018) obtinguts durant el passat any 2018 (últim any amb dades anuals completes) mostren que, tot i no haver-se declarat, per part de la Generalitat de Catalunya, cap episodi de contaminació per NO₂, es segueixen superant els nivells legalment establerts i els de referència de l'OMS per al contaminant NO₂, i que la població potencialment exposada a nivells per sobre dels de referència de l'OMS, segons el seu lloc de residència a la ciutat, és del 48% en el cas del NO₂. També cal tenir en compte que l'impacte de l'exposició crònica a l'excés de contaminació ha suposat a la ciutat com a mínim 350 morts prematures.



Evolució temporal de la mitjana anual de NO₂ (en µg/m³) pel període 2000-2018 a les estacions de trànsit de la ciutat

Atès també que el trànsit rodat és, segons les dades que disposa l'Ajuntament provinents de l'últim inventari d'emissions, el màxim contribuïdor als nivells de NO₂ registrats per les diferents estacions de la XVPCA.



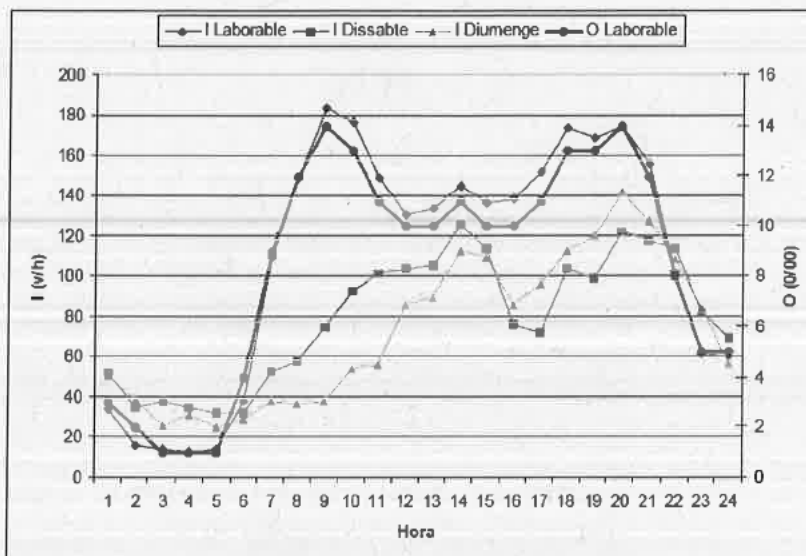
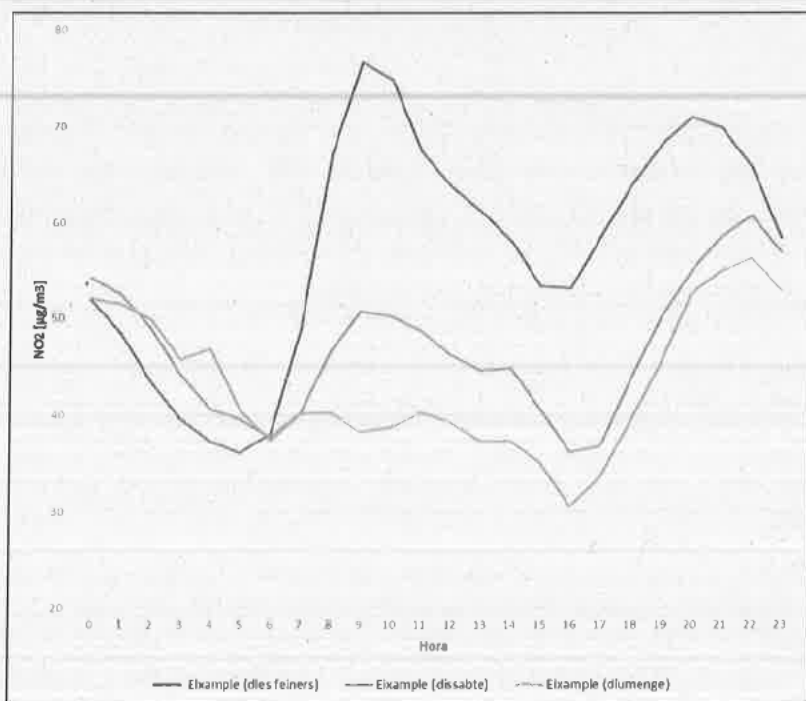
Contribució de fonts als nivells d'immissió de NO₂ registrats per la XVPCA

Amb tot això, els elevats nivells d'immissió de NO₂ registrats per les estacions de la XVPCA i l'elevada correlació entre la contaminació i el trànsit rodat evidencien que cal establir un horari permanent de restricció del trànsit, independentment que s'hagin declarat o no episodis de contaminació per NO₂.

D'altra banda, l'horari d'aplicació de les mesures de restricció de trànsit dins la ZBE s'ha establert de dilluns a divendres laborables, de 7:00h a 20:00h, 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.

Per poder observar tècnicament aquesta relació entre el trànsit i la contaminació atmosfèrica, es poden veure els següents 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):


Gerència d'Ecologia Urbana
 Secretaria Tècnic-Jurídica

 Avinguda Diagonal, 240 5^a planta
 08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
 eredo@bcn.cat

Perfil diari IMH Av. Roma / Calàbria

Perfil de contaminació diari NO₂ [µg/m³] – Estació Eixample (Av. Roma / Comte Urgell). Valor límit UE/OMS: 40 µg/m³

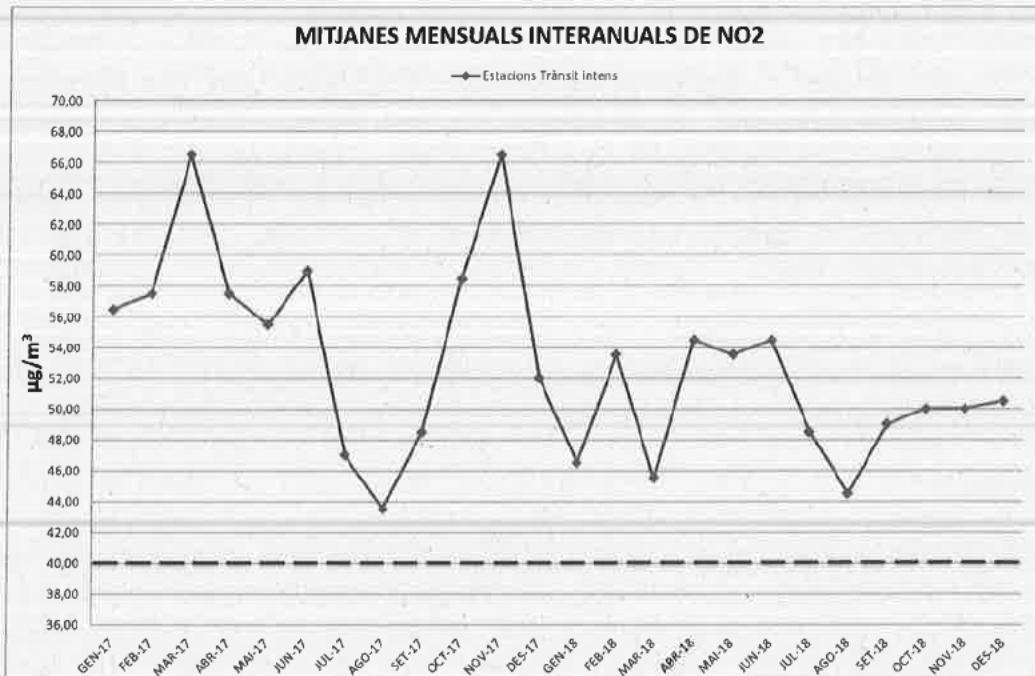
Cal tenir en compte que les dues cruïlles estudiades tenen una morfologia de carrer i intensitat de trànsit equivalents. L'anàlisi dels gràfics ajuda a veure que és precisament dintre del període entre les 7:00h i les 20:00h, en dies laborables de dilluns a divendres, quan es concentra una intensitat de trànsit superior, amb la conseqüència de l'obtenció dels nivells de contaminació més elevats.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

Referent al fet d'excloure els períodes de vacances (Nadal, juliol i/o agost), cal tenir en compte que, amb les dades de les dues últimes anualitats completes, es manifesta el fet que durant aquests períodes de vacances es segueixen superant els valors recomanats per l'OMS:



Mitjanes mensuals interanuals de NO₂ [µg/m³] a les estacions de trànsit. Valor límit UE/OMS: 40 µg/m³

Per tant, es fa inviable la no inclusió dels períodes vacacionals en l'horari establert per la ZBE àmbit Rondes de Barcelona.

Finalment, pel que fa a la possibilitat de facilitar un horari diferenciat per motocicletes i ciclomotors, es poden observar 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

**Gerència d'Ecologia Urbana**
Secretaria Tècnic-JurídicaAvinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

S'observa que hi ha censats 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 circulant a Barcelona. Així mateix, segons dades pròpies de l'Ajuntament de Barcelona, es constata que els desplaçaments amb motocicleta i ciclomotor segueixen el mateix patró horari que els turismes.

Amb tot, atès que les motocicletes i ciclomotors representen una part important del parc de vehicles a la ciutat de Barcelona, que fins un 40% d'aquests vehicles no disposen de cap distintiu ambiental de la DGT i, finalment, que els desplaçaments amb vehicles de la categoria L no segueixen un comportament diferent (patró horari) al d'altres tipologies de vehicle com els turismes, no correspon atorgar-los un horari diferenciat.

GRUP F. Casos d'excepcionalitat, exempcions i autoritzacions**Al·legants:**

002 (Registre d'entrada núm. 20199124386), 003 (Registre d'entrada núm. 2019-0594464), 008 (Registre d'entrada núm. 2019-0622972), 010 (Registre d'entrada núm. 20199132123), 011 (Registre d'entrada núm. 20199132064), 014 (Registre d'entrada núm. 2019-0637742), 017 (Registre d'entrada núm. 2019-0640866), 019, (Registre d'entrada núm. 20199134445), 021 (Registre d'entrada núm. 2019-0648957), 022 (Registre d'entrada núm. 2019-0645525), 023 (Registre d'entrada núm. 2019-0644840), 024 (Registre d'entrada núm. 2019-0642704), 025 (Registre d'entrada núm. 2019-0645624), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 028 (Registre d'entrada núm. 2019-0655487), 030 (Registre d'entrada núm. 2019-0655756), 033 (Registre d'entrada núm. 2019-0647349), 034 (Registre d'entrada núm. 2019-0647783), 035 (Registre d'entrada núm. 2019-0647808), 036 (Registre d'entrada núm. 2019-0648988), 037 (Registre d'entrada núm. 2019-0649198), 038 (Registre d'entrada núm. 2019-0651200), 039 (Registre d'entrada núm. 2019-0652349), 040 (Registre d'entrada núm. 2019-0652861), 041 (Registre d'entrada núm. 2019-0652970), 042 (Registre d'entrada núm. 2019-0654150), 043 (Registre d'entrada núm. 2019-0654161), 044 (Registre d'entrada núm. 2019-0654341), 045 (Registre d'entrada núm. 2019-0654347), 046 (Registre d'entrada núm. 2019-0653244), 047 (Registre d'entrada núm. 2019-0658022), 048 (Registre d'entrada núm. 2019-0658013), 049 (Registre d'entrada núm. 2019-0658028), 050 (Registre d'entrada núm. 2019-0658035), 052 (Registre d'entrada núm. 2019-0655216), 053 (Registre d'entrada núm. 20199136519), 055 (Registre d'entrada núm. 20199136631), 056 (Registre d'entrada núm. 20199136650), 057 (Registre d'entrada núm. 2019-8057489), 058 (Registre d'entrada núm. 20199136713), 059 (Registre d'entrada núm. 20199136721), 060 (Registre d'entrada núm. 2019-0657593), 062 (Registre d'entrada núm. 2019-0658152), 063 (Registre



d'entrada núm. 2019-0658207), 065 (Registre d'entrada núm. 2019-0658455), 067 (Registre d'entrada núm. 2019-0659324), 068 (Registre d'entrada núm. 2019-0657224), 069 (Registre d'entrada núm. 2019-0657289), 070 (Registre d'entrada núm. 2019-0657684), 071 (Registre d'entrada núm. 2019-0657959), 072 (Registre d'entrada núm. 2019-0657506), 073 (Registre d'entrada núm. 2019-0658068), 074 (Registre d'entrada núm. 2019-0658433), 075 (Registre d'entrada núm. 2019-0658538), 077 (Registre d'entrada núm. 2019-0658770), 078 (Registre d'entrada núm. 2019-0658787), 079 (Registre d'entrada núm. 2019-0658825), 080 (Registre d'entrada núm. 2019-0658837), 081 (Registre d'entrada núm. 2019-0658852), 082 (Registre d'entrada núm. 2019-0658863), 083 (Registre d'entrada núm. 2019-0658866), 084 (Registre d'entrada núm. 2019-0658870), 085 (Registre d'entrada núm. 2019-0658873), 086 (Registre d'entrada núm. 2019-0658890), 087 (Registre d'entrada núm. 2019-0658908), 088 (Registre d'entrada núm. 2019-8057752), 089 (Registre d'entrada núm. 2019-8057758), 090 (Registre d'entrada núm. 2019-8057767), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 092 (Registre d'entrada núm. 2019-0659405), 093 (Registre d'entrada núm. 2019-0659624), 094 (Registre d'entrada núm. 2019-0659627), 095 (Registre d'entrada núm. 20199137071), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 098 (Registre d'entrada núm. 20199137168), 099 (Registre d'entrada núm. 20199137246), 100 (Registre d'entrada núm. 20199136963), 101 (Registre d'entrada núm. 20199136704), 102 (Registre d'entrada núm. 2019-8057770), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309), 106 (20199137389), 109 (Registre d'entrada núm. 2019-0658141), 110 (Registre d'entrada núm. 2019-0662906), 111 (Registre d'entrada núm. 2019-0660477), 112 (Registre d'entrada núm. 2019-0660468), 113 (Registre d'entrada núm. 2019-0662915), 114 (Registre d'entrada núm. 2019-0658086), 115 (Registre d'entrada núm. 2019-0660451), 123 (Registre d'entrada núm. 2019-0657423), 124 (Registre d'entrada núm. 2019-0657442), 125 (Registre d'entrada núm. 2019-0657436), 126 (Registre d'entrada núm. 2019-0657447), 127 (Registre d'entrada núm. 2019-0657457), 129 (Registre d'entrada núm. 2019-0657428), 130 (Registre d'entrada núm. 2019-0657453).

1. Contingut de l'al·legació:

Pel que fa als **vehicles de persones de mobilitat reduïda (VPMR en endavant)**, es demana definir millor els criteris per considerar-s'hi, que el vehicle no hagi d'estar adaptat i preveure que l'exempció respecte de persones amb mobilitat reduïda, es pogués fer extensiva a familiars i acompanyants que no tinguin vehicles amb distintiu ambiental.

Tractament:

S'ACCEPTA PARCIALMENT l'al·legació.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

Els requeriments que estableix l'article 4.1 del Reglament del Registre Metropolità de Vehicles Estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions, per als titulars de vehicles de persones amb mobilitat reduïda (VPMR) són les següents:

- Tenir un grau de discapacitat igual o superior al 33%.
- Superar el barem de mobilitat.
- Tenir el vehicle al seu nom.
- Un vehicle per sol·licitant.

Per tant, no cal que el vehicle estigui adaptat per considerar-se un VPMR.

Únicament els titulars dels VPMR podran gaudir d'aquesta exempció, tal com estableix l'article 4.1 del citat Reglament.

2. Contingut de l'al·legació:

Pel que fa als **vehicles de serveis es demana:**

- Eliminar l'apartat 1.b) de l'article 13.
- Que l'Administració doni exemple i inclogui els seus vehicles en la prohibició, en lloc d'excloure'ls.
- Considerar com a vehicles de serveis els vehicles pesants de les autoescoles, els blindats, els vehicles de transport de mercaderies per carretera (N1, N2,N3), vehicles de subministrament de productes d'alimentació i begudes (categories N2 i N3), els vehicles de transport col·lectiu, els vehicles de transport escolar.
- Incorporar a l'article 13 els vehicles que efectuen transport de viatgers i mercaderies (N1, N2, N3, M2 i M3) i fins que es procedeixi a la transmissió a tercers del vehicle o als desballestaments.
- Ampliar l'article 13.1 als vehicles dedicats al transport de mercaderies per carretera o passatgers en règim de servei públic, que a l'entrada en vigor d'aquesta Ordenança el seu propietari tingui només un vehicle i 58 anys o més.
- Ampliar l'article 13.1 als vehicles dedicats al transport de mercaderies per carretera o passatgers en règim de servei públic, quan el propietari tingui un sol vehicle i sempre que no pugui finançar la compra d'un de nou menys contaminant i que la continuïtat de l'empresa depengui d'aquest vehicle.
- Ampliar l'article 13.1 amb els següents vehicles: vehicles cisternes, grues i vehicles suport grua, porta-cotxes, recol·lectors d'escombraries, neteja d'espais públics, mudances, bastides, auxili en carretera, vehicles de telecomunicacions



i els vehicles de serveis i subministrament a obres (camions grua, bombes, formigoneres, cubes de ciment, subministrament de materials a granel, ensacats o paletitzats, àrids, esculleres, aglomerats, elements prefabricats en totes les seves mines o altres relacionats amb obres. Vehicles de servei de contenidor, de sacs de runa, enderrocs, excavació i màquines excavadores que puguin circular) i les grues de gran tonatge.

- Afegir un apartat d) a l'apartat 1 de l'article 13, per exempcionar també els vehicles d'activats econòmiques i professionals, com ara: gremi de peixaters (furgonetes i camions isotèrmics), gremi de carnissers (algunes furgonetes isotèrmiques), gremi d'instal·ladors (furgonetes petites i grans, plataformes elevadores integrades a vehicles), gremi marxants (furgonetes grans, camions-botiga, vehicles 4x4 amb remolc), gremi pintors (turismes, furgonetes i furgonetes grans), gremi empresarial d'Ascensors de Catalunya (turismes, furgonetes grans i petites, camions petits), gremi de Serrallers de Catalunya (furgonetes, vehicles industrials), gremi de Cuines, Reformes i Banys (furgonetes i vehicles mixtes), Gremi de detallistes de Fruites i Hortalisses de Barcelona (furgonetes grans i petites, camions), Gremi de Flequers de la Província de Barcelona (furgonetes petites i grans), empreses de transport de paqueteria, missatgeria de petit volum (motocicletes, furgonetes, furgonetes carrossades, furgonetes amb plataforma), empresa de transport, distribució a comerços (furgonetes grans, petites, carrossades, plataforma camions lleugers, camions grans, tallers rígids), empreses de transport col·lectiu de viatgers amb autocar i autobús (autocars, autobusos i microbusos), Federació Materials Construcció de Catalunya (vehicles cisternes, grues i vehicles de suport grua, porta-cotxes, recol·lectors d'escombraries, neteja d'espais públics, mudances, bastides, auxili en carretera, vehicles de telecomunicacions i els vehicles de serveis i subministrament a obres (camions grua, bombes, formigoneres, cubes de ciment, subministrament de materials a granel, ensacats o paletitzats, àrids, esculleres, aglomerats, elements prefabricats en totes les seves mines o altres relacionats amb obres, vehicles de servei de contenidor, de sacs de runa, enderrocs, excavació i màquines excavadores que puguin circular) i les grues de gran tonatge).

Tractament:

S'ACCEPTEN PARCIALMENT les al·legacions.

En primer lloc, es consideren vehicles de serveis els així definits en el Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres autoritzats a les Zones de Baixes Emissions, és a dir, aquells vehicles que presten serveis mèdics, serveis funeraris, protecció civil, bombers i cosses i forces de seguretat de l'Estat, els quals estan destinats principalment a la seguretat ciutadana i a l'eficiència i eficàcia dels recursos públics i, per aquests motius, estan exempts de la mesura de restricció.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

La resta de vehicles que fa servir l'Administració (neteja, recollida d'escombraries, manteniment i reparació d'enllumenat, vialitat....) sí que estan inclosos en els vehicles afectats per aquesta ordenança.

En aquest sentit, l'Ajuntament de Barcelona treballa per minimitzar l'impacte ambiental del transport generat pels serveis municipals ja que disposa de més d'un miler de vehicles de diferents tipologies, tant de les flotes pròpies com de les diverses contractes que donen servei al municipi. La transformació de la flota municipal de vehicles cap a models més sostenibles persegueix el doble objectiu de reduir les emissions de la ciutat (atmosfèriques i sonores) i d'impulsar les noves tecnologies més netes disponibles (http://www.ajsosteniblebcn.cat/seguiment-it-vehicles-2018_126301.pdf).

En segon lloc, no és possible incorporar dins el concepte de "vehicles de serveis" noves tipologies de vehicles com ara:

- Els vehicles pesants de les autoescoles, els blindats, els vehicles de transport de mercaderies per carretera (N1, N2, N3), vehicles de subministrament de productes d'alimentació i begudes (categories N2 i N3), els vehicles de transport col·lectiu, els vehicles de transport escolar.
- Els vehicles dedicats al transport de mercaderies per carretera o passatgers en règim de servei públic, que a l'entrada en vigor d'aquesta Ordenança el seu propietari tingui només un vehicle i 58 anys o més.
- Vehicles dedicats al transport de mercaderies per carretera o passatgers en règim de servei públic, quan el propietari tingués un sol vehicle i sempre que no en pugui finançar la compra d'un de nou menys contaminant i depengui la continuïtat de l'empresa d'aquest vehicle.
- Els vehicles cisternes, grues i vehicles suport grua, porta-cotxes, recol·lectors d'escombraries, neteja d'espais públics, mudances, bastides, auxili en carretera, vehicles de telecomunicacions i els vehicles de serveis i subministrament a obres (camions grua, bombes, formigoneres, cubes de ciment, subministrament de materials a granel, ensacats o paletitzats, àrids, esculleres, aglomerats, elements prefabricats en totes les seves mines o altres relacionats amb obres, vehicles de servei de contenidor, de sacs de runa, enderrocs, excavació i màquines excavadores que puguin circular) i les grues de gran tonatge).
- Afegir un apartat d) a l'apartat 1 de l'article 13, per exempcionar també els vehicles d'activats econòmiques i professionals, com ara: gremi de peixaters (furgonetes i camions isotèrmics), gremi de carnisers (algunes furgonetes isotèrmiques), gremi d'instal·ladors (furgonetes petites i grans, plataformes elevadores integrades a vehicles), gremi marxants (furgonetes grans, camions-botiga, vehicles 4x4 amb remolc), gremi pintors (turismes, furgonetes i furgonetes grans), gremi empresarials d'Ascensors de Catalunya (turismes,



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

furgonetes grans i petites, camions petits), gremi de Serrallers de Catalunya (furgonetes, vehicles industrials), gremi de Cuines, Reformes i Banys (furgonetes i vehicles mixtes), Gremi de detallistes de Fruites i Hortalisses de Barcelona (furgonetes grans i petites, camions), Gremi de Flequers de la Província de Barcelona (furgonetes petites i grans), Empreses de transport de paqueteria, missatgeria de petit volum (motocicletes, furgonetes, furgonetes carrossades, furgonetes amb plataforma), empresa de transport, distribució a comerços (furgonetes grans, petites, carrossades, plataforma camions lleugers, camions grans, tallers rígids) empreses de transport col·lectiu de viatgers amb autocar i autobús (autocars, autobusos i microbusos), Federació Materials Construcció de Catalunya (vehicles cisternes, grues i vehicles de suport grua, porta-cotxes, recol·lectors d'escombraries, neteja d'espais públics, mudances, bastides, auxili en carretera, vehicles de telecomunicacions i els vehicles de serveis i subministrament a obres (camions grua, bombes, formigoneres, cubes de ciment, subministrament de materials a granel, ensacats o paletitzats, àrids, esculleres, aglomerats, elements prefabricats en totes les seves mines o altres relacionats amb obres. Vehicles de servei de contenidor, de sacs de runa, enderrocs, excavació i màquines excavadores que puguin circular) i les grues de gran tonatge).

No és possible ja que no són vehicles que presten serveis mèdics, funeraris, protecció civil bombers i policia i cossos de seguretat de l'Estat.

La realitat del sector dels vehicles a motor i la possibilitat de poder trobar en el mercat alternatives viables menys contaminants que donin resposta a les necessitats no és igual en les diferents categories de vehicle. Així ens ho demostra l'estudi del RACC d'alternatives "*Anàlisi dels models de propulsió alternatives disponibles al mercat per furgonetes, camions i autocars*".
<https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/ca/actualitat-i-recursos/estudis-i-informes>

No obstant, el que sí ens determina l'estudi, és que el mercat no planteja una gran varietat de vehicles que siguin totalment ECOs. És per aquest motiu que s'ha plantejat per a les categories N, M2 i M3 facilitar 1 any de moratòria per aplicar les restriccions de la ZBE. A més a més, tots aquells vehicles que prestin serveis singulars i que necessitin d'un accés esporàdic dins la Zona de Baixes Emissions disposaran d'una autorització d'accés. Aquests vehicles per les seves característiques tenen uns costos superiors a la resta de vehicles, així com un període d'amortització més llarg. En conseqüència, s'inclou un nou annex al Projecte d'ordenança on es relacionen els vehicles que presten serveis singulars.

Paral·lelament, l'Ajuntament de Barcelona està treballant, sobretot per a vehicles pesants, poder homologar algun sistema de filtres amb catalitzadors que permetrien adaptar el vehicle i que aquesta adaptació sigui reconeguda per la DGT.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

3. Contingut de l'al·legació:

Exempcionar les següents tipologies de vehicles: grues d'arrossegament, els vehicles tenda, els vehicles que efectuen serveis de seguretat (blindats) i els vehicles dedicats a la venda ambulat.

Tractament:

S'ACCEPTA l'al·legació.

Aquesta relació de vehicles presten un tipus de serveis singulars per al qual els cal un accés esporàdic dins de la ZBE. Aquests vehicles per les seves característiques tenen uns costos superiors a la resta de vehicles i un període d'amortitzacions més llarg. Per tant, s'inclou un nou annex on es relacionen els vehicles que presten serveis singulars que resten exempts.

4. Contingut de l'al·legació:

Es demana afegir un nou apartat a l'article 13 consistent en que els **vehicles afectes al desenvolupament d'una professió per compte propi o aliè**, que exigeix el desplaçament habitual en horari laboral, restin exempts. Així mateix, es demana que reglamentàriament es determinin les professions a què s'aplica la present exempció i els requisits per a la inscripció de vehicles en el Registre corresponent.

Tractament:

S'ACCEPTA parcialment l'al·legació.

Ateses les al·legacions formulades, i a l'efecte de considerar la gran dificultat que algunes persones físiques tenen per canviar el vehicle que els resulta imprescindible per executar la seva activitat professional, es modifica la disposició transitòria primera afegint una moratòria d'1 any que contempla aquest supòsit.

En relació amb aquesta disposició transitòria primera, es té en compte com a referència l'indicador públic de renda d'efectes múltiples (IPREM) d'acord amb el RDL 3/2004, de 25 de juny, per la regulació del salari mínim professional i per l'increment de la seva quantia. Així mateix, és l'índex que utilitza l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) per a aquelles persones que es poden acollir a les bonificacions establertes a la citada disposició.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

5. Contingut de l'al·legació:

Exempcionar als vehicles VAO (3 o més ocupants) que no disposin de distintiu de la DGT.

Tractament:

NO S'ACCEPTA l'al·legació.

La Zona de Baixes Emissions és la limitació d'un àmbit geogràfic on s'apliquen restriccions a la circulació als vehicles més contaminants, és a dir, als que emeten més emissions, independentment del nombre d'ocupants que porti.

Ara bé, l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i la Generalitat de Catalunya estan impulsant l'ús de vehicles amb alta ocupació (VAO) amb distintiu ambiental, 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.

6. Contingut de l'al·legació:

Exempcionar als tallers de manteniment i reparació de vehicles que circulin amb vehicles subjectes a la prova dinàmica (per diagnòstic o comprovació), d'una ordre d'encàrrec autoritzada per l'usuari de l'automòbil i establir una quota addicional d'invitacions que pugui ser tramitada directament pels tallers de reparació dels vehicles sense necessitat que cada usuari tramiti l'alta prèvia i sol·liciti l'autorització del dia anterior.

Tractament:

NO S'ACCEPTA l'al·legació.

D'acord amb el que estableix el Reglament del Registre Metropolità de Vehicles Estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions, únicament els titulars dels vehicles contaminants podran sol·licitar les 10 autoritzacions diàries.

496



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

7. Contingut de l'al·legació:

En cas d'emergència no planificada no es pot sol·licitar amb antelació un dels deu dies anuals que es disposa i et poden multar per conduir.

Tractament:

S'ACCEPTA l'al·legació.

L'article 14.2 estableix que en cas d'urgència mèdica, la sol·licitud de l'autorització diària s'ha de demanar dins dels 3 dies següents, inclòs el dia d'accés a la ZBE.

8. Contingut de l'al·legació:

Augmentar els dies d'autorització de 10 a 30.

Tractament:

NO S'ACCEPTA l'al·legació.

La Zona de Baixes Emissions és la limitació d'un àmbit geogràfic on s'apliquen restriccions a la circulació als vehicles més contaminants, és a dir, als que emeten més emissions.

Tot i això, el Projecte d'ordenança preveu 10 dies d'autoritzacions diàries per accedir temporalment a la zona de baixes emissions. Aquests dies es consideren que són suficients per necessitats concretes, com ara, passar la Inspecció Tècnica de Vehicles (ITV), anar al taller de reparació de cotxes, etc.

9. Contingut de l'al·legació:

Es demana incloure entre les autoritzacions establertes a l'article 14 la visita al taller de reparació, passar la Inspecció Tècnica de Vehicle (ITV)...

Tractament:

S'ACCEPTA l'al·legació.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Els titular dels vehicles més contaminants disposen de 10 dies l'any per accedir a la Zona de Baixes Emissions, per tal de realitzar els tràmits que ells considerin adients: visitar el taller mecànic, passar la ITV...

10. Contingut de l'al·legació:

Es manifesta que es pateix una **malaltia greu** que requereix un tractament mèdic periòdic i el seu vehicle no disposa de distintiu de la DGT.

Tractament:

S'ACCEPTA l'al·legació.

Atesa l'excepcionalitat de la situació, i amb l'objectiu de facilitar la seva mobilitat, els vehicles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixen realitzar tractaments mèdics de forma periòdica, disposaran d'una autorització temporal que els permetrà l'accés a la Zona de Baixes Emissions, tal i com estableix l'article 14.

GRUP G. Règim sancionador

Al·legants:

001 (Registre d'entrada núm. 2019-0619967), 011 (Registre d'entrada núm. 20199132064), 021 (Registre d'entrada núm. 2019-0648957), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 028 (Registre d'entrada núm. 2019-0655487), 057 (Registre d'entrada núm. 2019-8057489), 062 (Registre d'entrada núm. 2019-0658152), 065 (Registre d'entrada núm. 2019-0658455), 070 (Registre d'entrada núm. 2019-0657684), 087 (Registre d'entrada núm. 2019-0658908), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 092 (Registre d'entrada núm. 2019-0659405), 095 (Registre d'entrada núm. 20199137071), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 098 (Registre d'entrada núm. 20199137168), 099 (Registre d'entrada núm. 20199137246), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309), 105 (Registre d'entrada núm. 20199137342).



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Contingut de les al·legacions:

Es manifesta la necessitat de reducció de l'import de les sancions, així com l'equiparació de les sancions de tots els municipis afectats per la Zona de Baixes Emissions i la incorporació d'una referència específica dins l'article 18 per als vehicles estrangers. Així mateix, s'al·lega que el règim sancionador de Projecte d'ordenança atempta contra el principi de proporcionalitat i el principi d'irretroactivitat de les disposicions sancionadores no favorables o restrictives de drets individuals. Altrament s'al·lega la reducció del percentatge d'increment de l'import de les sancions en cas de reincidència i l'aplicació de la recaptació fruit d'aquest projecte normatiu a un Fons especial d'emergència climàtica.

Tractament:

S'ACCEPTEN PARCIALMENT les al·legacions.

Donat que la ZBE engloba cinc municipis metropolitans, és a saber: L'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat i Barcelona i per tal d'equiparar les sancions a l'efecte de coordinar la seva implementació a tota l'àrea d'afectació, així com en atenció a les al·legacions que incidien en l'excessiva quantia de les sancions establertes al present Projecte d'ordenança, es modifica l'apartat 3 de l'article 18 "Infraccions i sancions" en el sentit de rebaixar les sancions i adoptar les establertes a l'article 80.1 del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària (en endavant, RDL 6/2015).

En relació amb les al·legacions que sol·liciten la reducció del percentatge màxim d'increment de les sancions aplicable en cas de reincidència, cal apuntar que aquest percentatge es el que marca la llei en cas de reiteració del fet infractor en el termini d'un any, així, l'article 81 del RDL 6/2015 regula la graduació de les sancions en el sentit que es relaciona a continuació:

"Article 81. Graduació. La quantia de les multes que estableixen l'article 80.1 i l'annex IV es pot incrementar en un 30 per cent, segons la gravetat i transcendència del fet, els antecedents de l'infractor i la seva condició de reincident, el perill potencial creat per a ell mateix i per als altres usuaris de la via, i el criteri de proporcionalitat."

Tanmateix, tampoc es pot acceptar la proposta d'escurçar el termini per la consideració de la reincidència donat que vulneraria l'establert a l'article 29.3 d) de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre de Règim Jurídic del Sector Públic, on s'estableix que per considerar la reincidència, s'ha de cometre en el termini d'un any, més d'una infracció de la mateixa naturalesa quan així s'hagi declarat per resolució ferma en via administrativa.



Respecte a la vulneració del principi de irretroactivitat, consagrat a l'article 9.3 de la Constitució Espanyola, d'acord amb el qual la Constitució és garant de la irretroactivitat de les disposicions sancionadores no favorables o restrictives de drets individuals, s'al·lega que, com a conseqüència de l'aplicació del present Projecte d'ordenança a vehicles adquirits anteriorment a la seva implantació, s'està aplicant retroactivament una disposició no favorable.

Cal especificar que aquest Projecte d'ordenança en cap cas vulnera el principi d'irretroactivitat atès que els seus efectes començaran a produir-se des de la seva entrada en vigor i d'acord amb el regulat en aquesta. Així mateix, convé puntualitzar que el fonament dels tipus infractors regulats no és l'adquisició ni la tinença de vehicles sinó el dany produït a la qualitat ambiental provocat per la circulació per la ZBE a partir de la seva implantació permanent, dels diferents tipus de vehicles.

En relació amb l'argument d'infracció del principi de proporcionalitat per sancionar el mateix fet infractor com a greu en els vehicles M2, M3, N2 i N3 i lleu en les vehicles pertanyents a la categoria L, M1, N1, cal destacar que el bé jurídic protegit amb l'Ordenança és la qualitat ambiental, és per això que el règim sancionador establert és proporcional a l'impacte sobre la pol·lució de cada tipus de vehicle. En conseqüència, a més afectació a la qualitat de l'aire més greu és el fet infractor i, per tant, més greu la sanció.

Així doncs, el règim d'infraccions i sancions de l'Ordenança no infringeix el principi de proporcionalitat, ans al contrari, l'aplicació estricta d'aquest principi fonamental del règim sancionador és el que comporta la qualificació en lleus, greus i molt greus tenint en compte el dany produït al bé jurídic protegit que és diferent segons els tipus de vehicle.

En relació amb la vulneració del dret a la llibertat de circulació establerta a la Constitució Espanyola de 1978, convé precisar que l'objecte del seu article 19 és garantir la llibertat dels espanyols d'escollir lliurement la seva residència, el dret de circular pel territori nacional i el dret a sortir i entrar lliurement d'Espanya. Pel que fa als estrangers, aquesta llibertat de circulació es reconeix als ciutadans de la Unió Europea. Dista molt aquest concepte del de les restriccions en l'ordenació del trànsit rodat pròpia de la legislació específica i d'aquest Projecte d'ordenança.

L'ordenació del trànsit o les restriccions per tipus de vehicles en cap cas coarta la llibertat de circulació de les persones, com en el cas de les ingerències per motius de seguretat ciutadana que limiten o restringeixen la circulació o permanència a les vies o llocs públics i estableixen zones de seguretat ciutadana o per a la pacífica convivència.

Pel que fa a la inclusió expressa dels vehicles estrangers a l'article 18, no s'accepta l'al·legació donat que els vehicles estrangers estan obligats a inscriure's en el registre habilitat a l'efecte i, per tant, només seran sancionats aquells que no estiguin inscrits i incompleixin les restriccions regulades per l'Ordenança, com la resta de vehicles.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Finalment, en relació amb l'aplicació dels ingressos produïts per a la recaptació de les sancions regulades per aquesta Ordenança, s'accepta l'al·legació formulada a l'efecte i s'incorpora un apartat 6 a l'article 18 que resa el següent:

“ 6. Els ingressos obtinguts per les sancions establertes en aquesta Ordenança aniran destinats a finançar actuacions orientades a impulsar la mobilitat sostenible.”

GRUP H. Disposició transitòria relativa a la moratòria

Al·legants:

001 (Registre d'entrada núm. 2019-0619967), 005 (Registre d'entrada núm. 2019-0621435), 006 (Registre d'entrada núm. 2019-0621437), 007 (Registre d'entrada núm. 2019-0621441), 009 (Registre d'entrada núm. 2019-0626351), 011 (Registre d'entrada núm. 20199132064), 016 (Registre d'entrada núm. 2019-0642860), 021 (Registre d'entrada núm. 2019-0648957), 025 (Registre d'entrada núm. 2019-0645624), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 028 (Registre d'entrada núm. 2019-0655487), 030 (Registre d'entrada núm. 2019-0655756), 039 (Registre d'entrada núm. 2019-0652349), 056 (Registre d'entrada núm. 20199136650), 061 (Registre d'entrada núm. 20199137092), 063 (Registre d'entrada núm. 2019-0658207), 065 (Registre d'entrada núm. 2019-0658455), 067 (Registre d'entrada núm. 2019-0659324), 070 (Registre d'entrada núm. 2019-0657684), 087 (Registre d'entrada núm. 2019-0658908), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 092 (Registre d'entrada núm. 2019-0659405), 095 (Registre d'entrada núm. 20199137071), 096 (Registre d'entrada núm. 20199137077), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 098 (Registre d'entrada núm. 20199137168), 099 (Registre d'entrada núm. 20199137246), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309), 105 (Registre d'entrada núm. 20199137342), 106 (Registre d'entrada núm. 20199137389), 108 (Registre d'entrada núm. 20199137454), 114 (Registre d'entrada núm. 2019-0658086), 116 (Registre d'entrada núm. 2019-0670646).

Contingut de les al·legacions:

- a) Es demana canviar la moratòria demanant més anys o demanant incorporar a categories de vehicles diferents.
- b) Es considera, també, que el Projecte d'ordenança restringeix l'accés a un tipus de vehicles que acostumen a ser propietat de la gent amb menys recursos i, en conseqüència, afavoreix a la gent amb més ingressos.



Tractament:

a) NO S'ACCEPTEN les al·legacions.

En relació amb les al·legacions relatives a l'ampliació de la moratòria o a la incorporació en aquesta d'altres categories de vehicles, val a dir la realitat del sector dels vehicles a motor i la possibilitat de poder trobar en el mercat alternatives viables menys contaminants que donin resposta a les necessitats no és igual en les diferents categories de vehicle. Així ens ho demostra l'estudi del RACC d'alternatives "*Anàlisi dels models de propulsió alternatives disponibles al mercat per furgonetes, camions i autocars*"

(https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/sites/default/files/estudi_vehicles_alternatius_ajuntbcn.pdf). No obstant, el que en tot cas determina l'estudi, i sabem, és que el mercat planteja ofertes encara que no siguin totalment ECOs.

És per aquest motiu que s'ha plantejat per les categories N, M2 i M3 facilitar 1 any de moratòria a aplicar les restriccions de la ZBE. A més durant aquest any es planteja com a viable, sobretot per vehicles pesants, poder homologar algun sistema de filtres amb catalitzadors que permetrien adaptar el vehicle i que aquesta adaptació sigui reconeguda per la DGT.

Allargar aquesta moratòria més anys no ajuda a donar realment la senyal inequívoca que els vehicles més contaminants no poden circular per les ciutats, i que cal aconseguir adaptar el sector del transport de mercaderies i del transport col·lectiu a solucions tecnològiques més ecològiques. La situació de la qualitat de l'aire que respirem i d'emergència climàtica que vivim no permet diferir més la presa de decisions.

Dit això, de la mateixa manera que es treballa per aconseguir homologar equips d'adaptació, també es treballa per aconseguir ajuts a la inversió per a l'actualització dels vehicles afectats, així com impulsar i col·laborar en crear la infraestructura necessària per tal que els vehicles amb combustibles alternatius puguin accedir a la seva recàrrega sense dificultats.

b) S'ACCEPTEN les al·legacions.

En relació amb les al·legacions que es refereixen al fet que el Projecte d'ordenança restringeix l'accés a un tipus de vehicles que acostumen a ser propietat de la gent amb menys recursos i, en conseqüència, afavoreix a la gent amb més ingressos, cal assenyalar que la gent sense recursos es veu afectada per la contaminació per igual, però, a la vegada, la part de la població amb menys recursos és, a la vegada, la que menys vehicles té i, per tant, la principal beneficiada de la lluita contra la contaminació.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Pel que fa a les rendes baixes, l'any 2017, l'Àrea de Drets Socials de 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 de mitjana, només el 17% 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 mateix, es contempla l'impuls de mesures paral·leles per pal·liar els seus efectes, competència no només de l'Ajuntament de Barcelona sinó d'altres administracions, tals com l'impuls de la T-Verda pel desballestament del vehicle, reforç del transport públic, bonificacions tributaries a les empreses que adoptin mitjans de transport col·lectiu pels seus treballadors, etc.

No obstant l'anterior, ateses les al·legacions formulades a l'efecte de considerar la gran dificultat que algunes persones físiques tenen per canviar el vehicle que necessiten per executar la seva activitat professional, es modifica la disposició transitòria primera afegint una moratòria d'1 any que contempla aquest supòsit.

En relació amb aquesta disposició transitòria primera, s'agafa com a referència l'indicador públic de la renda d'efectes múltiples (IPREM) d'acord amb el RDL 3/2004, de 25 de juny, per la regulació del salari mínim professional i per l'increment de la seva quantia. Així mateix, és l'índex que utilitza l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) per a aquelles persones que es poden acollir a les bonificacions establertes a la citada disposició.

GRUP I: Disposició final primera (Decret d'alcaldia)

Al·legants:

001 (Registre d'entrada núm. 2019-0619967), 025 (Registre d'entrada núm. 2019-0645624), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 039 (Registre d'entrada núm. 2019-0652349), 063 (Registre d'entrada núm. 2019-0658207), 065 (Registre d'entrada núm. 2019-0658455), 067 (Registre d'entrada núm. 2019-0659324), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 095 (Registre d'entrada núm. 20199137071), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 098 (Registre d'entrada núm. 20199137168), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309).

Contingut de les al·legacions:

Es proposa modificar l'apartat 1 de la disposició final primera del projecte d'ordenança, tot indicant que els seus annexos poden o haurien de ser modificats mitjançant acord del Plenari del Consell Municipal, enlloc de per decret de l'alcalde o l'alcaldesa.



Aquestes al·legacions es fonamenten en motius diversos, com ara: es permet modificar mitjançant decret d'alcaldia aspectes essencials de l'Ordenança (la ZBE, categoria de vehicles), les restriccions no es sotmetran al sistema de participació ciutadana, etc.

Tractament:

NO S'ACCEPTEN les al·legacions.

El nucli essencial de la regulació es troba en l'articulat del text, és per això que, la remissió als annexos per tal de desenvolupar el contingut de determinats articles en cap cas comporta desregulació, ni altera la naturalesa d'allò regulat en l'articulat, ans al contrari, la remissió està justificada en raó del bé jurídic protegit. Tal i com exposa el preàmbul de l'Ordenança, la disposició final primera estableix que els seus annexos es puguin modificar per Decret d'alcaldia, precisament per poder-los adequar, amb l'agilitat que sigui precisa, a les necessitats tecnològiques o funcionals que puguin sorgir o als nous requeriments legals dels que l'Ordenança depèn, atès que la matèria de la que és objecte aquest text normatiu és molt dinàmica i resta subjecte als avenços tècnics i científics.

A Barcelona, els decrets de l'alcaldia són una de les formes que poden adoptar les normes dictades per l'Ajuntament, és a dir, d'exercir la seva potestat normativa. Els decrets de l'alcalde o alcaldessa tenen caràcter normatiu de conformitat amb el règim especial establert per l'article 26 de la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta municipal de Barcelona. En efecte, l'apartat 2.d) del citat article disposa que els decret d'Alcaldia són disposicions de caràcter general dictades per l'alcalde en l'àmbit de les seves competències pròpies, tant de naturalesa organitzativa com d'ordenació social, en aquest darrer cas, en execució dels reglaments i les ordenances aprovats pel Consell Municipal i, per tant, atenent a la literalitat de l'article perfectament aplicables al cas que ens ocupa.

Nogensmenys, tal i com s'estableix en el segon apartat de la disposició final primera, el procediment de modificació dels annexos ha de ser objecte d'una aprovació inicial i del tràmit d'informació pública, d'acord amb l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. Tot garantint, per tant, el dret a l'accés a la informació i a la participació i la tutela jurídica de la població.

D'altra banda, la modificació dels annexos mitjançant decret d'alcaldia constitueix l'instrument idoni per donar compliment als resultats del seguiment dels efectes de la mesura de restricció en la qualitat de l'aire de Barcelona, establert a l'article 16 del projecte de l'Ordenança, i al que obliga l'article 4.1 *in fine* de la Llei estatal 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

En conseqüència, la modificació dels annexos no respon a una decisió arbitrària, ans al contrari, tal i com està establert, és preceptiva la motivació de la decisió del canvi, bé perquè els resultats del seguiment dels efectes de la mesura així ho exigeixin, bé perquè calgui adaptar la norma als canvis produïts en d'altres normes superiors en rang a les quals l'Ordenança es remet o en depèn. En aquest sentit, però, cal recordar, per exemple, que la definició de Zona de Baixes Emissions i la seva delimitació depèn de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i que la determinació de les categories de vehicles i els distintius ambientals que defineixen els vehicles més contaminants correspon a la Unió Europea i a l'Estat espanyol, respectivament.

GRUP J. Documents de l'expedient d'elaboració del Projecte d'ordenança

Al·legants:

011 (Registre d'entrada núm. 20199132064), 021 (Registre d'entrada núm. 2019-0648957), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 028 (Registre d'entrada núm. 2019-0655487), 031 (Registre d'entrada núm. 2019-0655878), 039 (Registre d'entrada núm. 2019-0652349), 056 (Registre d'entrada núm. 20199136650), 061 (Registre d'entrada núm. 20199137092), 064 (Registre d'entrada núm. 2019-0658328), 065 (Registre d'entrada núm. 2019-0658455), 066 (Registre d'entrada núm. 2019-0658767), 067 (Registre d'entrada núm. 2019-0659324), 071 (Registre d'entrada núm. 2019-0657959), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 092 (Registre d'entrada núm. 2019-0659405), 093 (Registre d'entrada núm. 2019-0659624), 095 (Registre d'entrada núm. 20199137071), 096 (Registre d'entrada núm. 20199137077), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 098 (Registre d'entrada núm. 20199137168), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309),

Contingut de les al·legacions:

Els documents que consten a l'expedient són insuficients per justificar la mateixa existència de l'ordenança igual que les seves disposicions, front al que disposa la normativa, que imposa la justificació de les conseqüències que pot originar la nova normativa.

Tractament:

NO S'ACCEPTEN les al·legacions.

**Gerència d'Ecologia Urbana**
Secretaria Tècnic-JurídicaAvinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

La documentació que consta a l'expedient és suficient per justificar no només la existència d'aquesta proposta d'Ordenança, centrada en la salut pública, sinó també per veure que s'han contemplat les conseqüències de l'aplicació d'aquesta norma.

En aquest sentit, cal tenir en compte que la raó de ser de l'Ordenança és la protecció de la salut pública, de forma que no hi hagi una afectació radical de la mobilitat, almenys de les persones que necessiten d'un vehicle privat, sense que tinguin una altre alternativa, a curt termini i dintre de les competències de l'Ajuntament, evitant incórrer en arbitrietat.

Es segueix, doncs, la doctrina establerta per la STC 66/1985, quan diu que el judici d'arbitrietat no ha de relacionar-se necessàriament amb l'article 9.3 de la Constitució espanyola, sinó amb una constricció excessiva i innecessària dels drets individuals que la mateixa Constitució garanteix.

Igualment, la recent STC 118/2019 quan recorda que les prerrogatives dels poders públics s'han d'articular d'acord amb els instruments jurídics menys onerosos pels particulars, tal i com disposa l'article 4 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, tot tenint en compte que la protecció del medi ambient no és només un dret dels particulars sinó que també els suposa un deure, com ja s'ha dit en aquest mateix informe.

Totes aquestes qüestions estan prou justificades en les memòries i en la resta de documentació que consta a l'expedient del Projecte d'ordenança, sense que pugui al·legar-se que no s'han contemplat les conseqüències d'aquesta norma per a determinats sectors econòmics o per al mateix Ajuntament: la justificació d'una norma només demana que sigui raonable i, en aquest cas, la raonabilitat ve donada per la justificació dels mitjans utilitzats per a la defensa de la salut pública i la qualitat de l'aire que en ella es regula.

Especialment important, especificar que no es consideren els danys als comptes de l'Ajuntament per suposades baixades en l'IVTM, donat que aquesta Ordenança no prohibeix la tinença de vehicles que es el que regula aquest impost, sinó que el que regula és la seva circulació, com ja s'ha dit.

En quant a tenir en compte les afectacions a determinats sectors econòmics a la memòria econòmica d'aquesta normativa, informar que no és això el que es demana d'una memòria que justifiqui l'aplicació d'una normativa: no cal elaborar un estudi detallat de cada sector econòmic que, encara que fos llunyanament se sentís afectat per cada nova normativa que sigui aprovada; això significaria una paràlisi injustificada de l'activitat normativa d'una administració.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

En aquest sentit, dir que pel sector econòmic que presenta al·legacions, la seva activitat es considera coberta pels dies d'accés amb permís que s'atorguen als vehicles amb prohibicions de circular a determinades hores, per la qual cosa no s'entén que estiguin afectats per la norma que es pretén aprovar, ni que s'afecti a la competència dintre del sector.

En qualsevol cas, podríem parlar de discrecionalitat de l'administració en atorgar un nombre de dies que es consideren suficients per a les gestions habituals a portar a terme amb els vehicles sotmesos a prohibicions de circular a determinades hores, donant preeminència a la reducció de la contaminació per sobre d'un increment de circulació que, més enllà d'aquests dies autoritzats, necessitaria d'una justificació, aquesta vegada sí, de la seva importància per sobre de la salut pública i la qualitat de l'aire com a béns jurídics protegits.

En quant a la necessitat d'un estudi d'impacte ambiental per a l'aprovació d'una ordenança, el primer que cal dir és que aquest document és necessari per projectes, però no per normatives, tal i com consta a l'art. 1.1 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, quan diu:

"1. Esta ley establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio del Estado un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible, mediante....."

Per tant, cal concloure que aquest estudi no és necessari per l'aprovació de la normativa. L'expedient incorpora tots els documents preceptius establerts a l'apartat 2.1 relatiu als tràmits dels expedients per a l'aprovació de les ordenances, els reglaments i els decrets de les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals aprovades per la Comissió de Govern en sessió de 15 d'abril de 2015 (BOPB 14.05.15).

GRUP K. Seguiment dels efectes de la mesura

Al·legants:

025 (Registre d'entrada núm. 2019-0645624), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 063 (Registre d'entrada núm. 2019-0658207), 073 (Registre d'entrada núm. 2019-0658068), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 092 (Registre d'entrada núm. 2019-0659405), 095 (Registre d'entrada núm. 20199137071), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309).



Contingut de les al·legacions:

Es demana que es creï una comissió de seguiment periòdic per avaluar l'impacte ambiental, territorial, social i econòmic de la mesura.

S'exposa, així mateix, que cal una relació ràpida entre l'Administració i les entitats i persones afectades per la mesura, amb l'objectiu que es redacti un document informatiu de les possibles afectacions que es preveuen per les restriccions de vehicles.

Així mateix, es demana poder fer un seguiment més exhaustiu del impacte de l'ordenança no sols incorporant criteris ambientals sinó també socials.

Tractament:

S'ACCEPTEN les al·legacions.

Tal i com estableix l'Ordenança en el seu article 16 de seguiment dels efectes de la mesura de restriccions en la qualitat de l'aire de Barcelona, correspon a l'Ajuntament analitzar els resultats produïts per l'aplicació de la mesura de restricció del trànsit prevista en aquesta Ordenança i els seus efectes en la qualitat de l'aire, però no sols en la qualitat de l'aire que respirem sinó també en altres aspectes de la ciutat, estenent l'anàlisi a les repercussions econòmiques i socials.

Així doncs, per portar a terme aquesta anàlisi, l'Ajuntament ha dissenyat, conjuntament amb altres administracions i experts científics i socials, una metodologia que permeti fer un seguiment de l'impacte ambiental, social i de la salut. Es contempla que aquesta metodologia estigui corroborada per la Taula Contra la Contaminació del Aire (un espai divers d'entitats, autoritats, agents socials, plataformes ciutadanes, ecologistes i científics, preocupats per la contaminació) i que la Taula també en pugui fer un seguiment específic.

El seguiment es farà via resultats de les estacions de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) i altres indicadors lligats als nivells de mobilitat, salut i a campanyes específiques de mesures que realitzaran de forma periòdica a la ciutat.

Cal tenir molt present que la finalitat d'aquesta norma és aconseguir reduir la contaminació ambiental per tal de preservar la salut de la ciutadania, acomplint amb els valors límits de qualitat de l'aire legalment establerts i acostar-nos al màxim als nivells recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS).

Cal recordar que les dades de la XVPCA són públiques via la web municipal.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

GRUP L. Aspectes considerats fora de l'objecte del Projecte de l'ordenança

Al·legants:

001 (Registre d'entrada núm. 2019-0619967), 002 (Registre d'entrada núm. 20199124386), 003 (Registre d'entrada núm. 2019-0594464), 004 (Registre d'entrada núm. 20199131065), 005 (Registre d'entrada núm. 2019-0621435), 006 (Registre d'entrada núm. 2019-0621437), 007 (Registre d'entrada núm. 2019-0621441), 008 (Registre d'entrada núm. 2019-0622972), 009 (Registre d'entrada núm. 2019-0626351), 010 (Registre d'entrada núm. 20199132123), 011 (Registre d'entrada núm. 20199132064), 012 (Registre d'entrada núm. 2019-0630580), 013 (Registre d'entrada núm. 2019-0634281), 014 (Registre d'entrada núm. 2019-0637742), 015 (Registre d'entrada núm. 2019-0642428), 016 (Registre d'entrada núm. 2019-0642860), 017 (Registre d'entrada núm. 2019-0640866), 018 (2019-), 019 (Registre d'entrada núm. 20199134445), 020 (Registre d'entrada núm. 2019-0614184), 021 (Registre d'entrada núm. 2019-0648957), 022 (Registre d'entrada núm. 2019-0645525), 023 (Registre d'entrada núm. 2019-0644840), 024 (Registre d'entrada núm. 2019-0642704), 025 (Registre d'entrada núm. 2019-0645624), 026 (Registre d'entrada núm. 2019-0647924), 027 (Registre d'entrada núm. 2019-0655466), 028 (Registre d'entrada núm. 2019-0655487), 029 (Registre d'entrada núm. 2019-0655625), 030 (Registre d'entrada núm. 2019-0655756), 031 (Registre d'entrada núm. 2019-0655878), 033 (Registre d'entrada núm. 2019-0647349), 034 (Registre d'entrada núm. 2019-0647783), 035 (Registre d'entrada núm. 2019-0647808), 036 (Registre d'entrada núm. 2019-0648988), 037 (Registre d'entrada núm. 2019-0649198), 038 (Registre d'entrada núm. 2019-0651200), 039 (Registre d'entrada núm. 2019-0652349), 040 (Registre d'entrada núm. 2019-0652861), 041 (Registre d'entrada núm. 2019-0652970), 042 (Registre d'entrada núm. 2019-0654150), 043 (Registre d'entrada núm. 2019-0654161), 044 (Registre d'entrada núm. 2019-0654341), 045 (Registre d'entrada núm. 2019-0654347), 046 (Registre d'entrada núm. 2019-0653244), 047 (Registre d'entrada núm. 2019-0658022), 048 (Registre d'entrada núm. 2019-0658013), 049 (Registre d'entrada núm. 2019-0658028), 050 (Registre d'entrada núm. 2019-0658035), 051 (Registre d'entrada núm. 2019-0655105), 052 (Registre d'entrada núm. 2019-0655216), 053 (Registre d'entrada núm. 20199136519), 054 (Registre d'entrada núm. 2019-0656250), 055 (Registre d'entrada núm. 20199136631), 056 (Registre d'entrada núm. 20199136650), 057 (Registre d'entrada núm. 2019-8057489), 058 (Registre d'entrada núm. 20199136713), 059 (Registre d'entrada núm. 20199136721), 060 (Registre d'entrada núm. 2019-0657593), 061 (Registre d'entrada núm. 20199137092), 062 (Registre d'entrada núm. 2019-0658152), 063 (Registre d'entrada núm. 2019-0658207), 064 (Registre d'entrada núm. 2019-0658328), 065 (Registre d'entrada núm. 2019-0658455), 066 (Registre d'entrada núm. 2019-0658767), 067 (Registre d'entrada núm. 2019-0659324), 068 (Registre d'entrada núm. 2019-0657224), 069 (Registre d'entrada núm. 2019-0657289), 070 (Registre d'entrada núm. 2019-0657684), 071 (Registre d'entrada núm. 2019-0657959), 072 (Registre d'entrada núm. 2019-



0657506), 073 (Registre d'entrada núm. 2019-0658068), 074 (Registre d'entrada núm. 2019-0658433), 075 (Registre d'entrada núm. 2019-0658538), 076 (Registre d'entrada núm. 2019-8057737), 077 (Registre d'entrada núm. 2019-0658770), 078 (Registre d'entrada núm. 2019-0658787), 079 (Registre d'entrada núm. 2019-0658825), 080 (Registre d'entrada núm. 2019-0658837), 081 (Registre d'entrada núm. 2019-0658852), 082 (Registre d'entrada núm. 2019-0658863), 083 (Registre d'entrada núm. 2019-0658866), 084 (Registre d'entrada núm. 2019-0658870), 085 (Registre d'entrada núm. 2019-0658873), 086 (Registre d'entrada núm. 2019-0658890), 087 (Registre d'entrada núm. 2019-0658908), 088 (Registre d'entrada núm. 2019-8057752), 089 (Registre d'entrada núm. 2019-8057758), 090 (Registre d'entrada núm. 2019-8057767), 091 (Registre d'entrada núm. 2019-0659136), 092 (Registre d'entrada núm. 2019-0659405), 093 (Registre d'entrada núm. 2019-0659624), 094 (Registre d'entrada núm. 2019-0659627), 095 (Registre d'entrada núm. 20199137071), 096 (Registre d'entrada núm. 20199137077), 097 (Registre d'entrada núm. 20199137105), 098 (Registre d'entrada núm. 20199137168), 099 (Registre d'entrada núm. 20199137246), 100 (Registre d'entrada núm. 20199136963), 101 (Registre d'entrada núm. 20199136704), 102 (Registre d'entrada núm. 2019-8057770), 103 (Registre d'entrada núm. 20199137285), 104 (Registre d'entrada núm. 20199137309), 105 (Registre d'entrada núm. 20199137342), 106 (Registre d'entrada núm. 20199137389), 108 (Registre d'entrada núm. 20199137454), 109 (Registre d'entrada núm. 2019-0658141), 110 (Registre d'entrada núm. 2019-0662906), 111 (Registre d'entrada núm. 2019-0660477), 112 (Registre d'entrada núm. 2019-0660468), 113 (Registre d'entrada núm. 2019-0662915), 114 (Registre d'entrada núm. 2019-0658086), 115 (Registre d'entrada núm. 2019-0660451), 116 (Registre d'entrada núm. 2019-0670646), 117 (Registre d'entrada núm. 2019-0631023), 118 (Registre d'entrada núm. 2019-0631034), 119 (Registre d'entrada núm. 2019-0630718), 120 (Registre d'entrada núm. 2019-0630694), 121 (Registre d'entrada núm. 2019-0630676), 122 (Registre d'entrada núm. 2019-0642284), 123 (Registre d'entrada núm. 2019-0657423), 124 (Registre d'entrada núm. 2019-0657442), 125 (Registre d'entrada núm. (2019-0657436), 126 (Registre d'entrada núm. 2019-0657447), 127 (Registre d'entrada núm. 2019-0657457), 128 (Registre d'entrada núm. 2019-0655729), 129 (Registre d'entrada núm. 2019-0657428), 130 (Registre d'entrada núm. 2019-0657453).

Contingut de les al·legacions:

S'al·leguen totes aquelles qüestions que resten fora de l'objecte de l'ordenança i de l'àmbit competencial de l'Ajuntament.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

Tractament:

La ciutat de Barcelona, segons les dades i les anàlisis de vigilància i controls oficials, supera sistemàticament els valors límits, en mitjana anual, del contaminant NO₂ en les estacions de trànsit de la ciutat (veure l'Informe de qualitat de l'aire de la ciutat de Barcelona – Informe 2018 <https://www.aspb.cat/documents/qualitat-aire-2018/>). Aquest valor límit s'hauria d'haver assolit ja l'any 2010. Aquest incompliment, a més, ha suposat l'inici d'un procediment infractor incoat per part de la Comissió Europea, que encara està pendent de resoldre's. (Es pot accedir a les dades de la unitats de vigilància i control *on-line* en <https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/ca>). Aquest fet que, a Barcelona, no es registren gaires episodis de contaminació però es tingui una ciutat contaminada de forma sistemàtica.

És conegut que aquesta contaminació, perquè així ho corroboren nombrosos estudis epidemiològics, té un manifest impacte en la salut, especialment en zones urbanes, on es concentren les emissions de contaminants i una elevada concentració de població. En aquest sentit, l'Organització Mundial de la Salut (OMS) ha dictaminat la contaminació de l'aire com un important risc mediambiental per a la salut i afirma, de forma contundent, que la disminució dels nivells de contaminació pot comportar una reducció de la càrrega de morbiditat derivada d'accidents cerebrovasculars, càncer de pulmó i pneumopaties cròniques i agudes, entre elles, l'asma.

Per tant, s'està davant un problema ambiental, però sobretot davant un problema de salut sobre el què cal actuar. Així, l'Organització de les Nacions Unides (ONU) considera que la contaminació atmosfèrica representa un dels majors reptes per a la salut mundial i que hi ha que actuar amb urgència per aturar-la. A més se sap que la contaminació no afecta a tota la població per igual, sinó que té més efectes sobre els més vulnerables, gent gran i nens i nenes.

En el cas concret de la ciutat de Barcelona, un territori d'uns 100 km² altament concentrat, on hi viuen més de 1'6 milions de persones, amb un problema real de qualitat de l'aire, donat que se superen els valors límits en mitjana anual de NO₂, i on cal actuar, de manera decidida, sobre els principals focus contaminants presents a la ciutat. Donat el caràcter transversal de la contaminació on intervenen diferents fonts d'emissió (trànsit, indústria, Port, ...) es va realitzar un inventari d'emissions per tal de determinar quina era la contribució d'aquestes diferents fonts als nivells de qualitat de l'aire de la ciutat, per tal de poder tenir informació fefaent de la causa principal i actuar sobre ella. Les conclusions de l'inventari són clares, el doncs el trànsit rodat es el principal contribuïdor als nivells de contaminació per NO₂ a la ciutat (Pla de millora de la qualitat de l'aire de Barcelona (http://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/sites/default/files/pdfs/PMQAB_CAT_2014.pdf))

Atès l'estat de la qualitat de l'aire de la ciutat i coneixedors quin n'és el principal causant, l'Ajuntament de Barcelona, amb la col·laboració de la Taula Contra la



Contaminació de l'Aire (un espai compartit entre entitats, agents del sector tant diversos com l'ecologista, el de mobilitat, el científic, el de plataformes ciutadanes, ...), planteja desenvolupar un conjunt de mesures per fer front a aquesta contaminació. L'Ajuntament de Barcelona és molt conscient que amb una mesura no es pot tenir resolt el problema de la contaminació de la ciutat, que caldran sumar diferents mesures i que algunes d'aquestes mesures implicaran canvi d'hàbits i esforços individuals i, per tant, cal una aposta conjunta govern i ciutadania, així com la implicació i complicitat de les administracions supramunicipals, autonòmiques i estatals.

Per tant, cal desenvolupar mesures que redueixin la mobilitat de la ciutat i que els vehicles que circulin siguin més nets. En aquest sentit, una mesura ja implantada en moltes ciutats europees amb problemàtiques semblants han estat les Zones de Baixes Emissions (ZBE).

Les Zones de Baixes Emissions (ZBE) són la limitació d'un àmbit geogràfic en el que s'apliquen restriccions a la circulació als vehicles més contaminants, els que generen més emissions.

La ZBE es basa en el fet que els vehicles matriculats en la Unió Europea aconsegueixen uns criteris d'homologació de emissions (normes Euro – Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5, Euro 6) que cada cop han estat essent més estrictes. Es basa en el fet de si es prohibeix la circulació als vehicles més contaminats, els vehicles que circulin emetran menys gasos contaminants i s'aconseguirà un aire més net a la ciutat.

Les normes Euro són un conjunt de requeriments, cada cop més restrictius, que regulen els límits acceptables per a les emissions de gasos de combustió interna dels vehicles que es venen als Estats Membres de la Unió Europea. Tot i l'escàndol del *Dieselgate*, el que sí es pot afirmar és que un vehicle homologat recentment contamina menys que un vehicle que aconsegueixi criteris d'homologació anteriors, tot i que hi ha evidències que en el cas dels vehicles dièsel la millora significativa no es produeix fins als Euro 6.

A l'Estat Espanyol, s'ha desenvolupat un sistema de distintius ambientals basats en les normes Euro: les etiquetes ambientals de la DGT.

Actualment, en la ITV el que es comprova és que les emissions de cada vehicle s'ajusten als límits que el vehicle tenia a la sortida de fàbrica, no quant emet el vehicle circulant. Per tant, avui per avui, la ITV el que assegura és que el vehicle està en condicions de manteniment operatiu correctes, i per això cal que el vehicle hagi passat aquesta inspecció per tal de poder circular. Una altra cosa, es el Impost de Vehicles de Tracció Mecànica. Aquest Impost grava sobre la propietat del vehicle, no grava el fet de poder circular amb aquest vehicle i, per tant, si tenim un vehicle en propietat cal pagar aquest impost, independentment de l'ús que se'n fa.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Aquesta mesura de la ZBE, que consisteix en restringir la circulació als vehicles més contaminants, té evidències suficients que ajuda a millorar la qualitat de l'aire de les ciutats i contribueix a aconseguir acomplir amb els objectius de qualitat de l'aire en l'àmbit urbà.

Per tot l'exposat, Barcelona, conjuntament amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona i amb el suport de la Generalitat de Catalunya, determina posar en pràctica la ZBE àmbit Rondes de Barcelona.

La ZBE àmbit Rondes de Barcelona es va delimitar en funció de la contaminació de l'aire i en funció de la població exposada a aquesta contaminació. Concretament, engloba una àrea geogràfica de 95 km², que incorpora tot el territori que limitem les Rondes de Barcelona, abastant la quasi tota la ciutat de Barcelona, i parts importants del territori de Sant Adrià de Besòs, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, i l'Hospitalet de Llobregat.

En aquest àmbit de 7:00h a 20:00h (horari de màxima contaminació a la ciutat, veure gràfics de l'informe d'avaluació de la qualitat de l'aire <https://www.aspb.cat/documents/qualitat-aire-2018/>) de dilluns a divendres feiners, els vehicles més contaminants (ara determinats com aquells vehicles que no tenen etiqueta de la DGT) no podran circular.

Com a tota normativa de restriccions planteja una certa flexibilitat, oferint unes exempcions, unes autoritzacions i una moratòria d'1 any en funció d'algunes categories de vehicles i del nivell d'ingressos. Aquestes exempcions i autoritzacions es regularan via el Registre Metropolità que gestiona tècnicament, així com les taxes implicades l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Veure tota la informació a zbe.barcelona.

Així doncs, les mesures de ZBE ajuden a millorar la qualitat de l'aire, com ens corrobora l'estudi realitzat de com impactaria la ZBE en la qualitat de l'aire de la ciutat (https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/sites/default/files/br_impacteestimat_zbe_bcn.pdf), però cal que estiguin acompanyades de mesures complementàries de millora i foment del transport públic, de foment del vehicle compartit, de millora i foment del transport interurbà, pacificar la ciutat, fomentar els plans de mobilitat d'empreses, impulsar els aparcaments dissuasius... Cal també una transformació urbanística diferent, un espai públic on es prioritzi al ciutadà i no al vehicle, on el verd jugui un paper important i on el ciutadà sigui el protagonista.

Barcelona està apostant fortament per totes aquestes línies de treball, s'està desenvolupant el nou PMU de Barcelona, on una línia bàsica és la qualitat ambiental, s'està desenvolupant les *superilles*, una transformació urbana basada en aconseguir més espai per al ciutadà i on el vehicle tingui un paper secundari. Cal aconseguir compaginar el dret a la mobilitat amb el dret a respirar bé.



Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

L'Ajuntament es conscient que cal aconseguir que aquesta mesura sigui el màxim de justa socialment. En aquest sentit, segons un informe de la Agència Europea del Medi Ambient (AEMA) (*Unequal exposure and unequal impacts: social vulnerability to air pollution, noise and extreme temperatures in Europe*), les persones amb menys recursos, les de més edat i les més joves són les que presenten una major exposició a la qualitat de l'aire. Aquest informe determina que quan els barris en els que viuen aquestes persones més vulnerables queden dins el àmbit de la ZBE, aquestes persones reben tots els beneficis de millora de la salut que implica. Tot i així cal facilitar eines que redueixin alguns dels perjudicis que els implica. En aquest sentit mesures complementaries que ja hem comentat acompanyades d'ajudes via subvencions al canvi de vehicle o a sistemes de *car-sharing*, continuar apostant per reduccions del cost del transport públic, així com treballar conjuntament amb el sector per tal d'aconseguir homologar filtres catalitzadors que permetin fer adaptacions a vehicles existents i que la DGT ho entomi com a solució i faciliti etiqueta ambiental.

Cal també fer referència que entenent la problemàtica concreta de salut d'algunes persones concretes, s'han establert exempcions i autoritzacions a la circulació de vehicles que traslladin a persones amb mobilitat reduïda, persones amb tractaments mèdics periòdics i persones amb malalties que els condicionen el ús del transport públic.

També s'han de focalitzar esforços en aconseguir que les grans infraestructures de la ciutat, com són el Port i el Aeroport s'impliquin i activin mesures per reduir la contaminació que generen: ja sigui en el àmbit de les activitats en terra com en l'àmbit de les activitats en mar i aire.

Malgrat tot allò que s'ha exposat i tal com es refereix a l'inici d'aquest informe, cal dir que els ajuntaments tenen les competències que la llei els atorga i, en aquesta matèria, els municipis tenen una competència genèrica de cura de la qualitat de l'aire i la salut pública que després no ve acompanyada d'altres que permetin incidir més profundament en aspectes connexes, com ara la inspecció de vehicles o els ajuts als afectats pel canvi de paràmetres circulatoris.

Contingut de l'Ordenança

Quant a l'estructura i contingut, aquesta Ordenança consta de quatre capítols, divuit articles, dues disposicions transitòries, una disposició derogatòria, dues disposicions finals i cinc annexos.

El capítol 1 conté les disposicions generals de l'Ordenança: la competència municipal en allò que és objecte de regulació (article 1), l'objecte i la finalitat (article 2), l'àmbit d'aplicació de l'Ordenança (article 3) i les definicions dels conceptes més rellevants a efectes d'aquesta norma (article 4).



El capítol 2 concreta els aspectes relatius a la protecció de la qualitat de l'aire pel que fa a l'objecte d'aquesta Ordenança, per tal d'emfatitzar-los: la qualitat de l'aire com a bé jurídic protegit (article 5), la corresponsabilitat de l'Administració i la societat en la conservació i protecció de l'ambient atmosfèric (article 6) i la funció de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica a Barcelona (article 7).

El capítol 3 regula les mesures d'intervenció administrativa. Per a les mesures generals de circulació es manté com a règim supletori al d'aquesta Ordenança el de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles (article 8). La mesura d'intervenció essencial és l'específica de la restricció del trànsit (article 9) en la ZBE, l'horari d'aquesta restricció (article 10) i els casos en què, excepcionalment, es pot autoritzar l'accés a la ZBE (article 11). Es fa una remissió al Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions (article 12). S'estableixen les exempcions a les mesures de restricció de la circulació de vehicles més contaminants (article 13) i les autoritzacions d'accés a la ZBE d'aquests vehicles (article 14), de conformitat amb el Reglament metropolità al·ludit. Finalment, en aquest capítol, es regula el sistema de control del compliment de la mesura de restricció (article 15) i el seguiment dels seus efectes en la qualitat de l'aire a la ciutat (article 16).

El capítol 4 (articles 17 i 18) regula el règim sancionador, que respecta el principi de legalitat i el d'autonomia local i manté l'equilibri que exigeix la jurisprudència entre els dos principis. Aquest règim sancionador es fonamenta en la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local i el text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril.

La disposició transitòria primera estableix per a quines categories de vehicles es difereixen els efectes de l'Ordenança. La disposició transitòria segona estableix que l'article 18 no tindrà efectes fins l'1 d'abril de 2020.

La disposició derogatòria única indica expressament les disposicions municipals que resten derogades.

La disposició final primera habilita a què per mitjà de decret de l'Alcaldia es puguin modificar els annexos de l'Ordenança, per tal d'adequar-los a les necessitats que es plantegin. Es garanteix la participació ciutadana en l'elaboració d'aquests decrets.

La disposició final segona estableix l'entrada en vigor de l'Ordenança l'endemà de la seva publicació, en atenció a les rellevants raons d'interès públic per aplicar d'immediat les mesures que conté.

L'annex 1 delimita la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'àmbit Rondes de Barcelona, amb el detall de les zones de la ciutat que en són excloses. L'annex 2 concreta quins són els vehicles més contaminants amb accés restringit a la ZBE.



L'annex 3 es refereix als vehicles de serveis. L'annex 4 concreta les tipologies de vehicles que presten un servei singular que poden sol·licitar l'exempció d'accés a la ZBE, segon es disposa a l'apartat c)1 del punt 1 de l'article 14. I l'annex 5 detalla el nombre màxim d'autoritzacions diàries d'accés a la ZBE als vehicles afectats per l'article 14.

Fonaments jurídics

Règim jurídic aplicable i procediment administratiu

En relació amb el règim jurídic i procediment aplicable a tots els tràmits a realitzar posteriorment, des de la seva admissió a tràmit (per acord de la CEUIM adoptat en sessió de data 9 d'octubre de 2019) fins a l'aprovació definitiva del projecte normatiu, cal dir que aquests venen establerts als articles 108 i següents del ROM i 11.1e) de la Carta Municipal de Barcelona, aprovada per la Llei 22/1998, de 30 de desembre (en endavant, CMB); a l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques (LPACAP) i, a l'article 64 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.

Tràmit d'informació pública

L'Article 1 del Reglament de Participació Ciutadana, en vigor a l'agost de 2019 quan es va portar a terme el preceptiu procés participatiu, desenvolupa les previsions de la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta municipal de Barcelona (en endavant CMB) respecte a la participació ciutadana, i regula els canals de relació entre la ciutadania i l'Ajuntament de Barcelona, amb la intenció de facilitar i promoure aquesta participació en els processos de presa de decisions polítiques i en la gestió dels serveis i els assumptes d'interès municipal.

Aquest reglament estableix en el seu article 37 on s'han d'impulsar de manera preceptiva processos participatius. Aquests supòsits són, amb ocasió de l'aprovació de plans d'actuació municipals i plans d'inversions municipals, plans sectorials o territorials que tinguin una afectació especial, perquè signifiquen més de 100 milions d'euros d'inversió, instruments de planejament general, llevat que el seu àmbit territorial faci referència a una única parcel·la o a un àmbit inferior a 10.000m², i també dels plans d'usos d'àmbit de districte o de ciutat o dels plans especials dels quals sigui l'ordenació d'infraestructures que no derivin d'una previsió del planejament general i Ordenances i reglaments municipals de rellevància ciutadana especial. Resta exceptuat, d'acord amb el mateix article 37.1 lletra d) , de la necessitat d'impulsar de manera preceptiva el procés participatiu, quan es tracti de modificacions puntuals d'ordenances i reglaments.

En atenció a l'anterior es va portar a terme el procés participatiu relatiu a la present Ordenança del que es va elaborar l'informe de participació que obra a l'expedient.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

Tanmateix i d'acord amb allò establert a l'article 133 de la LPACAP amb l'objectiu de millorar la participació de la ciutadania en el procediment d'elaboració de normes, amb caràcter previ a l'elaboració del projecte d'ordenança, s'ha dut a terme una consulta pública, a través del portal web de l'Ajuntament de Barcelona, amb l'objectiu de recollir l'opinió de la ciutadania i organitzacions més representatives potencialment afectades per la futura norma.

En aquest context però cal dir que adquireix rellevància el tràmit d'informació i audiència als interessats previst a l'article 49 de la Llei 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Règim Local, en concordança amb els articles 52.2d i 178 del Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya. I en els mateixos termes, l'apartat 153 de les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals relatiu a la informació pública i a l'audiència.

I, òbviament, amb la previsió continguda a l'article 112 del ROM en relació amb el tràmit d'informació pública dels projectes normatius per un termini de 30 dies on s'estableix a que més dels anuncis establerts per aquesta legislació, el text normatiu es difondrà a través de la web de l'Ajuntament.

No obstant, cal dir que de conformitat amb l'article 10.d de la Llei 19/2014, de 29 de desembre, de Transparència, accés a la informació i bon govern (DOGC 31/12/2014) relatiu a la Transparència en les decisions i actuacions de rellevància jurídica s'ha de publicar en el portal de transparència: *"Les memòries i els documents justificatius de la tramitació dels projectes o avantprojectes normatius, els diversos textos de les disposicions i la relació i valoració dels documents originats pels procediments d'informació pública i participació ciutadana i per la intervenció dels grups d'interès, si escau dels projectes normatius tramitats a l'Ajuntament de Barcelona."*

En els mateixos termes es pronuncia l'apartat 141 de les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals, relatiu a la participació ciutadana en l'elaboració de les normes municipals, en compliment dels principis de govern obert abans referits, cal publicar a la seu electrònica o al web municipal la versió inicial del projecte normatiu i la documentació que l'acompanya, juntament amb l'estat de la tramitació, a l'efecte que les persones puguin trametre llurs propostes i suggeriments abans del tràmit d'audiència i d'informació pública.

Tanmateix, l'apartat 147 sobre la garantia de la publicitat activa, disposa que a partir del 2016, en compliment de les obligacions de transparència, han de ser objecte de publicació a la seu electrònica o al web municipal el projecte normatiu en les seves diverses versions, les memòries, els informes i si s'escau, la valoració de les contribucions fetes amb ocasió de la participació ciutadana. En compliment de l'esmentat anteriorment l'expedient complet de la present Ordenança es va publicar al portal de transparència de l'Ajuntament de Barcelona.

Durant el termini d'informació pública, s'han presentat els escrits d'al·legacions que consten relacionats en aquest informe.



Documentació

La proposta normativa és una disposició de caràcter general que ha de complir amb l'establert a les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals que en les seves directrius 74 a 89 tracta aquest tipus de disposicions.

En aquest sentit, cal dir que la Memòria que s'ha elaborat i, consta degudament incorporada a l'expedient, en compliment dels principis recollits a l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques (LPACAP), i de conformitat amb el que disposa l'article 64 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya. Tanmateix, s'ajusta a allò establert a l'article 27.2 de la CMB, on s'afirma que el projecte normatiu ha d'anar acompanyat dels documents esmentats a l'article 110 del ROM (Exposició de motius, antecedents necessaris, i informes tècnics i econòmics).

Com a annex al present informe s'adjunta el text íntegre de l'Ordenança a sotmetre a l'aprovació definitiva del Plenari del Consell Municipal, previ dictamen de la CEUIM; text íntegre que recull les al·legacions i esmenes que es proposen introduir-hi d'entre les formulades en el període d'informació pública, totes les quals són de caràcter menor, de tal manera que la norma manté el seu sentit, estructura i contingut inicialment aprovat.

Competència de l'òrgan

Previ dictamen per la Comissió competent, l'acord sobre aprovació definitiva correspon, en tot cas, al Plenari del Consell Municipal (articles 12 i 113 ROM, 11.1.e) CMB).

Per tot l'exposat, s'eleva a l'òrgan competent la següent

PROPOSTA D'ACORD

Primer.- RESOLDRE LES AL·LEGACIONS presentades durant el tràmit d'informació pública de l'aprovació inicial de l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire.

Segon.- APROVAR-LA definitivament d'acord amb el text articulat que consta a l'expedient.



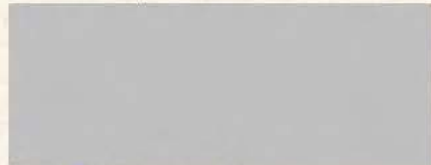
Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Tercer.- PUBLICAR el present acord així com el text íntegre de l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona, en el Butlletí Oficial de la Província, en la Gaseta Municipal i en el web de l'Ajuntament.

Quart.- NOTIFICAR aquest acord als interessats amb trasllat del text de la modificació i de l'informe resposta d'al·legacions.

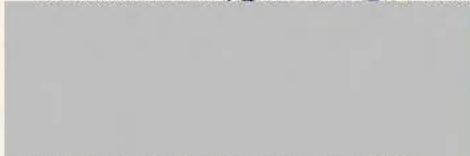
Barcelona, 12 de desembre de 2019



Fredèric Ximeno Roca
Gerent Adjunt de Medi Ambient i Serveis Urbans



Cristina Castells Guiu
Directora d'Energia i Qualitat Ambiental



Silvia Ruiz de Valdívila i Martín
Secretària delegada