

## ALEGACIONES ANFAC A LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE EL PROYECTO DE ORDENANZA REGULADORA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DEL ÁMBITO DE LAS RONDAS DE BARCELONA

9.06.2022

En relación con el trámite de Consulta Pública Previa sobre el proyecto de Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones del Ámbito de las Rondas de Barcelona (en adelante “proyecto de ordenanza”), desde la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), se trasladan a continuación las siguientes consideraciones y alegaciones:

### ALEGACIONES ANFAC

#### Consideraciones Generales.

ANFAC valora favorablemente el desarrollo de una ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones del ámbito de las Rondas de Barcelona.

De acuerdo con la Ley Cambio Climático y Transición Energética<sup>1</sup>, las zonas de bajas emisiones (en adelante ZBE’s) se configuran como **un instrumento más**, entre otros muchos, **a incorporar en los planes de movilidad de los municipios**.

Consideramos que la futura ordenanza será una herramienta útil para el municipio de Barcelona para el diseño y concreción de los aspectos relevantes de la ZBE de Las Rondas de Barcelona. Es necesario crear un marco de certidumbre tanto para la administración pública como para los ciudadanos en aras a lograr una movilidad sostenible, inteligente e integradora.

#### **CONSIDERACIÓN PRIMERA: MOVILIDAD MULTIMODAL CENTRADA EN LA PERSONA**

En opinión de ANFAC, conjugar las necesidades de movilidad de ciudadanos y empresas con la progresiva descarbonización del transporte es posible si se establece un modelo de movilidad limpia, digital y eficaz. Una ZBE sirve también para configurar un determinado modelo de movilidad, aunque hay que recordar que este no es su objetivo principal, sino la reducción de emisiones contaminantes en las zonas más sensibles a ese aspecto de una ciudad a niveles aceptables<sup>2</sup>. Es por ello que, frente a la visión que pretende identificar ZBE con estrategia de movilidad hay que recordar que la identificación correcta es con un plan anti-emisiones contaminantes y, por tanto, no puede centrarse en exclusiva en políticas sobre movilidad.

En todo caso, y dada la vinculación (que no identidad) entre ambos asuntos (programas de calidad del aire en ciudades y estrategia de movilidad deseable, desde ANFAC consideramos que se debe

---

<sup>1</sup> [Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. \(boe.es\)](https://www.boe.es)

<sup>2</sup> A modo de ejemplo, baste recordar que el modelo británico, tan citado como ejemplo, establece que las ZBE deben eliminarse si la mejora de calidad del aire se produce. Ver: “Clean Air Zone Framework, Principles for setting up Clean Air Zones in England”, febrero 2020

proponer un modelo de la movilidad diferente, centrado en las necesidades de movilidad sostenible **de la persona**.

Tal y como se recoge en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente<sup>3</sup>, en su punto 28 se recoge lo siguiente:

*“28. Como segundo pilar de nuestro enfoque, **debe generalizarse ya la disponibilidad de alternativas sostenibles en un sistema de movilidad multimodal plenamente integrado y fluido.** La UE no puede depender exclusivamente de soluciones tecnológicas: es necesario actuar inmediatamente para adaptar nuestro sistema de movilidad a fin de luchar contra el cambio climático y reducir la contaminación. **La multimodalidad aprovecha las fortalezas de los distintos modos, como por ejemplo la comodidad, la velocidad, el coste, la fiabilidad o la previsibilidad, que, combinadas, pueden ofrecer soluciones de transporte más eficientes para las personas y mercancías.** La pandemia de COVID-19 ha demostrado que también es crucial incrementar la **multimodalidad para mejorar la resiliencia de nuestro sistema de transporte** y en qué medida el público está dispuesto a aceptar modos alternativos de desplazamiento que sean sostenibles.”*

ANFAC considera que las medidas de restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en las ZBE deberán ser proporcionales y adaptarse a la diversidad de personas y a la diversidad de ciudades (ciudades densamente pobladas, ciudades medianas o pequeñas, zonas suburbanas extensas, zonas rurales...). No parece razonable aplicar una jerarquía idéntica de modos de transporte a todas las ciudades, ignorando sus diferencias, o a todos los ciudadanos, ignorando sus necesidades. O, evidentemente, imponer un modelo en zonas donde no hay problemas de calidad del aire.

Así, **más que hablar de priorización de modos de transporte, debe hablarse de sistemas de transporte multimodales y sostenibles**, que garanticen un equilibrio entre los distintos modos de transporte para atender a las necesidades ambientales (calidad del aire, emisiones de gases de efecto invernadero y contaminación acústica)... pero también, las necesidades sociales (accesibilidad, habitabilidad y seguridad) y económicas. En definitiva, las ciudades tienen su razón de ser en el comercio y en la actividad económica, y eso supone unas necesidades de movilidad propias: si esas necesidades no se cubren, la ciudad deja de cumplir su razón de ser.

Para ANFAC, no está justificado intentar definir un único modelo de movilidad. Antes, al contrario, nuestra visión no es un triángulo jerarquizado, donde se presenta al vehículo privado como un “mal inevitable” (con independencia incluso de que sea cero emisiones), sino un círculo, donde el ciudadano está en el centro y utiliza distintos modos de movilidad (transporte público, coche, furgoneta, peatón, patinete, etc.) ...siempre que sean crecientemente sostenibles.

---

<sup>3</sup> COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES, Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro.

[EUR-Lex - 52020DC0789 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

## **CONSIDERACIÓN SEGUNDA: MARCO LEGISLATIVO VIGENTE**

Es importante que la norma propuesta tome como referencia el **marco legislativo vigente**, desde la normativa europea sobre calidad del aire en vigor (Directiva 2008/50/CE<sup>4</sup>), hasta la normativa estatal recogida en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera<sup>5</sup>, así como el RD 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire<sup>6</sup>.

La referencia que se haga a los valores recomendados por la OMS debe ser orientativa. No en vano, la actual legislación vigente que está en proceso de revisión los tiene muy presentes. Así, la Comisión Europea ha lanzado ya el proceso de **revisión de las directivas sobre calidad del aire** (el proceso de consulta pública ya se cerró el 16/12/2021), y anunciado que presentará propuestas en el segundo semestre de 2022.

Tal revisión a nivel europeo puede tener aspectos diferenciados respecto a las recomendaciones de la OMS y cuyo resultado a día de hoy se desconoce.

Por tanto, en aras a establecer **seguridad jurídica** y **uniformidad de criterios** con otras posibles ZBE's que puedan establecerse en municipios vecinos, **los parámetros de calidad del aire deben ser fijados** teniendo en cuenta los valores contemplados en la **legislación vigente**.

---

<sup>4</sup> [Directiva 2008/50/CE](#) relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa

<sup>5</sup> [Ley 34/2007](#), de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera

<sup>6</sup> [Real Decreto 102/2011](#), de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire

### **CONSIDERACIÓN TERCERA: MEJORA DE LAS EMISIONES DE LOS VEHICULOS**

El sector de la automoción realiza un gran esfuerzo de mejora en la reducción de emisiones, lo que ha contribuido a que las emisiones de los vehículos nuevos sean significativamente menores que las emisiones de vehículos más antiguos.

Existe un compromiso absoluto por parte de los fabricantes de automóviles con la **mejora de la calidad del aire**, no en vano, **el sector de automoción es el primer inversor en Europa en I+D+i con 62.000 M€ al año**. Esto se refleja en el desarrollo tecnológico de los sistemas de propulsión de los vehículos, que ha ido evolucionado de manera acompasada fruto una regulación muy exigente y del esfuerzo de los fabricantes y proveedores de componentes para la reducción de impacto ambiental en términos de emisiones contaminantes.

En el ámbito de las emisiones contaminantes, Europa cuenta con el **entorno regulatorio en materia de homologación más exigente a nivel mundial**, que establece en la actualidad límites muy estrictos para para las emisiones contaminantes de los vehículos (Reglamentos EURO).

Esta regulación ha permitido una reducción de las emisiones de NO<sub>x</sub> de los vehículos en un 90% y una reducción de las emisiones de partículas en un 99% desde el primer nivel al actual (Euro 6d). En concreto, los vehículos nuevos diésel y gasolina Euro 6d emiten un 70% menos de NO<sub>x</sub> y un 80% menos de partículas en comparación con un vehículo de 13.5 años (edad media del parque). **Los fabricantes de automóviles somos parte de la solución porque estamos poniendo en el mercado los vehículos más eficientes y menos contaminantes.**



#### **CONSIDERACIÓN CUARTA. ETIQUETADO DGT**

Desde ANFAC apoyamos el establecimiento de las ZBE en las ciudades para mejorar su calidad del aire, pero consideramos que deben enfocarse en el parque más contaminante. En concreto, el establecimiento de restricciones a los vehículos sin etiquetado DGT o con etiqueta B (vehículos más antiguos) pues estos representan un 68% de tráfico y el 93% de las emisiones.

Por tanto, debe ponerse el foco en el parque más envejecido y no en los vehículos nuevos que cuentan con las etiquetas C, ECO y CERO.

En esta línea, se debe considerar que el instrumento más adecuado para la caracterización del parque circulante es el etiquetado ambiental de la DGT, basado en los Reglamentos EURO.



## **CONSIDERACIÓN QUINTA: COHERENCIA ENTRE PROBLEMA Y SOLUCIONES**

Las fuentes de contaminación dentro del área de una ZBE son varias y de gran diversidad.

Desde ANFAC, consideramos que la Ordenanza reguladora de las ZBE debe proponer primeramente hacer un diagnóstico previo de las principales fuentes de emisión en la zona a delimitar la ZBE y posteriormente, proponer medidas en todos los ámbitos que se ha detectado que existen emisiones significativas.

Estas medidas pueden ir orientadas hacia las calefacciones, emisiones de pequeñas industrias, emisiones de pequeñas instalaciones de combustión, contaminación por partículas y ruido de las obras y demoliciones, así como la actividad marítima que en la ciudad de Barcelona tiene una gran componente por los cruceros turísticos que atracan en su puerto.

De esta manera, trataremos la contaminación atmosférica de la zona delimitada por la ZBE de una manera holística e integral, poniendo medidas y acciones no solo desde el punto de vista de la movilidad, sino desde todos los frentes que afectan a la calidad del aire de la zona delimitada.



## **CONSIDERACIÓN SEXTA: PROYECTO DE RD DE ZBE AÚN SIN APROBAR DEFINITIVAMENTE**

En el documento adjuntado sobre la consulta pública se hace referencia en varias ocasiones al que será el futuro Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

En este sentido, decir que este proyecto de RD fue sometido a proceso de información pública entre el 21 de abril y el 13 de mayo de 2022, donde se han realizado aportaciones desde distintos colectivos, sectores y ciudadanos. Estas aportaciones, observaciones y alegaciones han de valorarse y ser tenidas en cuenta, y presumiblemente influirán en la redacción final que se dé al RD. Como consecuencia, a día de hoy, se desconoce el texto definitivo y la redacción final que tendrá el RD una vez que sea aprobado y publicado en el BOE.

Por tanto, consideramos que, hasta que la aprobación del RD se lleve a cabo, las referencias al mismo deben tener en cuenta que a día de hoy se desconoce la redacción final del RD y por tanto su contenido definitivo.

En el texto sometido a información pública por parte del Ayuntamiento de Barcelona se hacen numerosas alusiones al borrador del proyecto de RD asumiendo que la redacción dada en el borrador de proyecto es la definitiva y debido al proceso de información pública y las aportaciones realizadas es posible que el texto final varíe respecto del texto del proyecto de RD.

