

A L'AJUNTAMENT DE BARCELONA

Barcelona, 20 de juny de 2022

La Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV), amb CIF número [REDACTED], i domicili a efectes de notificacions al Carrer Pau Claris, 117, Pral. de Barcelona (08007) i representada en aquest acte per la Sra. Mireia-Júlia Ruiz Díaz, amb [REDACTED], en la seva qualitat de Directora de FECAV.

EXPOSA,

PRIMER.- Que, FECAV és una federació empresarial que, en virtut de l'article 6.1. dels seus Estatuts, representa, gestiona, defensa, promou i coordina els interessos generals professionals dels seus afiliats, davant tots els Organismes, públics i privats, tant a l'àmbit nacional i de la UE, com a l'internacional. En relació als "ESTATUTS DE LA FEDERACIÓN EMPRESARIAL CATALANA DE AUTOTRANSPORTE DE VIAJEROS", es poden consultar al web: <https://portaltransparencia.foment.com/upload/files/25/files/2018%20ESTATUTS%20NOUS%20FECAV.pdf>

FECAV és l'entitat més representativa de Catalunya del transport de viatgers per carretera, incloent entre els seus associats més de 170 empreses de transport discrecional i regular, tant urbà, com interurbà. Aquestes empreses compten amb més de 3.900 autobusos i autocars i generen més de 7.000 llocs de treball a tot Catalunya. Així mateix, com a sector garantim el dret a la mobilitat de més de 200 milions de persones en tot el territori.

SEGON.- Que, l'apartat b) dels poders de representació especifica entre les facultats atorgades: "*Representar a la Federació en judici o fora d'ell (...) davant autoritats, centres i funcionaris de l'Estat, la Generalitat i altres comunitats autònomes, organismes autònoms, Província o Municipi, i davant societats i altres persones o entitats, en particular Companyies (...)*". S'adjunta DOCUMENT NÚM. 2 "PODERS DE REPRESENTACIÓ MIREIA-JÚLIA RUIZ DÍAZ"

TERCER.- Que, es troba actualment oberta una Consulta pública prèvia sobre el projecte d'Ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions a l'àmbit de les rondes de Barcelona.

QUART.- Que, l'objectiu perseguit per la normativa és "*La implementació d'una ZBE a la ciutat de Barcelona esdevé una obligació legal d'acord amb l'establert a la Llei de canvi climàtic i transició energètica, i que caldrà desenvolupar atenent als criteris establerts en altres instruments normatius de regulació de les ZBE vigents en l'aprovació d'aquest projecte normatiu.*"

L'objectiu de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona és reduir les emissions a l'atmosfera procedents del trànsit rodat, per així millorar la qualitat de l'aire que es respira a la ciutat, apropar els nivells de contaminants als recomanats per l'OMS i complir amb els límits de qualitat de l'aire establerts a la legislació vigent de l'Ordenança és establir els criteris de circulació en la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'àmbit de Rondes de Barcelona inclosa dins el terme municipal de Barcelona, amb l'objectiu de reduir les emissions a l'atmosfera procedents del trànsit rodat, atès que aquest és el major contribuïdor als nivells de contaminació d'efecte local de la ciutat. D'altra banda, la finalitat de la ordenança és reduir la contaminació ambiental, preservar i millorar la qualitat de l'aire i la salut pública, apropar els nivells de contaminació de la ciutat als recomanats per l'OMS i acomplir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts."

CINQUÈ.- Que, s'atorga un termini de 20 dies naturals per a presentar observacions per part de la ciutadania i les organitzacions que ho considerin, reconeixent termini fins al dia 20 de juny de 2022.

Per tot l'anterior, es realitzen les següents **APORTACIONS** respecte la Consulta pública prèvia

PRIMERA.- Que, FECAV i els seus operadors associats són agents conscienciats amb la importància de contribuir a la disminució dels nivells de pol·lució atmosfèrica per les implicacions que comporten a la salut de les persones i la seva qualitat de vida. Així com de la necessitat de disposar d'un medi ambient adequat per al desenvolupament de la persona, i el deure de conservar-lo.

En aquest sentit, val la pena remarcar que el sector de l'autobús és un dels principals actors de la societat que reconeix la necessitat de comptar amb nivells òptims de qualitat atmosfèrica i que hi contribueix, tota vegada que, entre d'altres, disminueix la mobilitat privada en altres vehicles, tals com turismes o motocicletes. Val la pena recordar que un autocar elimina fins a 30 turismes de la carretera. Per tant, el transport en autocar y autobús, així com altres vehicles auxiliars, s'ha de considerar part de la solució en aquesta situació, d'acord amb els objectius perseguits per la normativa: ""

SEGONA.- Que la ciutadania té dret, tant a la garantia de la reducció de la contaminació com al servei de mobilitat i a la lliure circulació, essent el transport en autobús un instrument essencial del que disposen, per la capillaritat, flexibilitat i capacitat d'adaptació que el caracteritza. Val la pena afegir que ja es reconeixia al Llibre Blanc de Transports de la Unió Europea, a la seva pàgina 6, que: "El repte és trencar la dependència dels sistemes de transports respecte del petroli sense sacrificar la seva eficiència, ni comprometre la mobilitat".

És més, en un context en que es prohibirà l'accés a la ciutat d'un nombre important de vehicles privats, en coherència amb les necessitats de reducció de contaminació atmosfèrica, s'ha de dotar de suficient transport públic (regular i discrecional) als ciutadans per tal de garantir-los,

precisament, el seu dret a la lliure mobilitat, ja sigui per motius laborals, mèdics o simplement d'esbarjo, però reduït, en la mesura del possible, la mobilitat individual.

TERCERA.- Que, com a continuació de l'exposat als punts anteriors, es considera que el transport col·lectiu (autocar i autobús) hauria de quedar considerat com a exempt de l'aplicació de les restriccions a la mobilitat. En aquest sentit, val la pena citar i tenir present el que la Sentència núm. 968/2022 del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya ha recollit:

“La intensidad de la medida, que alcanza a todos los días laborales, al horario y zonas de la ciudad, donde usualmente se desarrolla la actividad ciudadana en sus diferentes facetas, supone de hecho una imposibilidad de desarrollar toda, o al menos gran parte, de la actividad empresarial, comercial o profesional con vehículos sin distintivo ambiental, así como una intensa limitación de la funcionalidad del vehículo particular para desplazamientos propios de su uso diario. Por tanto, estamos ante una medida de máxima restricción en el ámbito de los vehículos profesionales, que incluso puede constituir una privación del uso profesional del vehículo sin distintivo ambiental dada la amplitud horaria, al margen de que también tiene considerable impacto en el ámbito de los vehículos no profesionales.”

Així mateix, la pròpia sentència reconeix diferents possibles mesures a aplicar, sense la necessitat d'anar a la major restricció en el nostre sector:

*“En este punto, debe considerarse que existen otras medidas, conocidas, de menor fuerza restrictiva, tales como la prohibición de acceso, de estacionamiento en la vía pública de determinados vehículos, la de zonificación por anillos o por subáreas, la **habilitación de franjas horarias para actividades de transporte o profesionales o personales**, o la de condicionar la circulación a la ocupación del vehículo por un determinado número de personas.”*

Altrament, i tenint en compte el nivell d'emissions, reiterar que es tracta d'un vehicle quina ràtio de contaminació per viatgers és molt inferior a la d'un turisme (vehicle privat), a la vegada que contribueix a descongestionar les ciutats.

QUARTA.- En cas de no incloure's el transport públic col·lectiu (Autobús i autocar i vehicles auxiliars) com a vehicle de serveis exclosos de l'àmbit de l'Ordenança, entén aquesta part que hauria de garantir-se en tot cas l'amortització del material mòbil afecte per les restriccions.

En aquest sentit, es fa precisa una avaluació de la situació abans de donar per vàlid un termini tan curt com l'establert, per diversos motius que es descriuran a continuació i tenint sempre coma objectiu la necessitat de seguir garantint a la ciutadania el dret a la mobilitat i lliure circulació, en paral·lel a la reducció de la contaminació. Així mateix, es precisa un estudi d'impacte econòmic de les mesures a aplicar. En aquest sentit, la mateixa Sentència núm. 968/2022 del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya preveu:

“En el caso de vehículos profesionales, el efecto limitativo se proyecta especialmente en los colectivos empresariales de menor capacidad económica para la renovación del vehículo, como son los autónomos, microempresas o pymes, lo cual no aparece considerado en los informes y memorias de la Ordenanza, salvo la única mención a la previsión genérica de un régimen transitorio.”

En línia amb el que hem exposat en altres ocasions, com a sector, una altra de les llacunes als que ens enfrontem és la incertesa sobre quin tipus de vehicle resulta més pertinent o adequat adquirir en l'actual situació. Val la pena tenir present, a nivell introductori, que els fabricants no han desenvolupat per a totes les tipologies d'autocars i d'autobusos, vehicles amb fonts alternatives al gasoil. A aquestes incerteses cal sumar-hi el cost d'adquisició que suposen aquests vehicles i els seus períodes d'amortització, així com la greu crisi travessada pel sector i

CINQUÈ.- Que, d'acord amb el que s'exposa a l'APORTACIÓ QUARTA, en consideració de la normativa de transport escolar, que permet emprar un vehicle fins a 16 anys (18 anys, en el cas del Curs escolar 2022-2023), en cap cas ha de permetre's una durada inferior d'ús a la d'amortització del vehicle, com es feia palès al punt anterior, d'acord amb el previst a l'article 3 del Reial Decret 443/2001, de 27 d'abril, sobre condicions de seguretat en el transport escolar i de menors estableix:

SISENA.- Que, a banda de l'anterior, també s'hauria d'incloure de manera general una exempció per als vehicles que presten serveis de reforços (increments d'oferta) d'una línia concreta, per increments sobtats de demanda, així com els vehicles que prestin serveis per donar resposta a incidències d'altres mitjans de transport o en cas d'urgència, doncs en cas contrari no estariem garantint la possibilitat als ciutadans a poder-se desplaçarà en transport públic .

Per tot l'exposat es SOL·LICITA a l'AJUNTAMENT DE BARCELONA que es tinguin per presentades aquestes aportacions al tràmit de consulta pública prèvia i la documentació que s'acompanya, les admeti i, en els seus mèrits, respecte el Projecte d'Ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions de l'àmbit Rondes de Barcelona entengui que el transport públic col·lectiu de viatgers ha de quedar fora de les restriccions aplicables.

Subsidiàriament, es consideri com a termini d'accés el que permeti l'amortització de la vida útil dels vehicles, d'acord amb el Reial Decret 443/2001, sobre condicions de seguretat en el transport escolar.

RUIZ DIAZ,
MIREIA JÚLIA
(AUTENTICACIÓ N)

Firmado digitalmente
por RUIZ DIAZ, MIREIA
JULIA
(AUTENTICACION)
Fecha: 2022.06.20
13:42:59 +02'00'

Mireia-Júlia Ruiz Díaz

Directora FECAV

