

CONSIDERACIONS DEL GREMI DEL MOTOR A LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE EL PROJECTE D'ORDENANÇA REGULADORA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS (ZBE'S), DE BARCELONA

Presentació

El Gremi del Motor és l'entitat que agrupa els comerciants de vehicles de motor a Barcelona, que ofereixen solucions de mobilitat als ciutadans i empreses.

En el desenvolupament de la seva comesa professional, en el sector de l'automoció participem en la Patronal Catalana de la Distribució de l'Automoció "Fecavem" i a nivell nacional en la Patronal Nacional de Concessionaris Faconauto. També hem de destacar la nostra col·laboració amb la patronal espanyola de marques d'automòbils, furgonetes i camions ANFAC i de motocicletes ANESDOR. I a nivell del sector comercial i empresarial, a Catalunya participem en el Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme, Foment del Treball Nacional i a nivell estatal amb CEOE. En relació amb el tràmit de Consulta Pública Prèvia sobre el projecte d'Ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions de l'Àmbit de les Rondes de Barcelona (d'ara endavant "projecte d'ordenança"), des del Gremi del Motor es traslladen a continuació les següents consideracions:

1r. El Gremi del Motor dona suport a l'adaptació del model de ZBE's de Barcelona al nou marc legal que aporta la Llei de canvi climàtic, orientat a la implementació del nou pla de mobilitat de la nostra ciutat perquè sigui sostenible, intel·ligent i integradora.

Les ZBE busquen la millora de la qualitat de l'aire i la salut de les persones mitjançant la reducció d'emissions contaminants procedents del transport per carretera en determinats perímetres de les ciutats, que són normalment aquells més congestionats.

El Gremi del Motor dona suport al projecte, es configura com un instrument més per a desenvolupar els plans de mobilitat dels municipis, en llaures a aconseguir una mobilitat sostenible, intel·ligent i integradora.

2n. El sector de l'automoció és part de la solució a la millora de la qualitat de l'aire i la salut de les persones.

El sector està compromès amb la millora de la qualitat de l'aire i fa un gran esforç de millora en la reducció d'emissions. Mostra d'això, és que ha contribuït al fet que les emissions dels vehicles nous siguin significativament menors que les emissions de vehicles més antics. No en va, el sector d'automoció és el primer inversor a Europa en R+D+I amb 62.000 M€ a l'any. Això es reflecteix en el desenvolupament tecnològic dels sistemes de propulsió dels vehicles, que ha anat evolucionant de manera compassada fruit d'una regulació molt exigent i de l'esforç dels fabricants i proveïdors de components per a la reducció d'impacte ambiental en termes d'emissions contaminants.

3r. És necessari renovar el parc mòbil de vehicles i disposar d'una àmplia xarxa de recàrrega de VE.

En aquests moments més del 60% del parc mòbil privat no disposa de distintiu ambiental o disposa de distintiu B, la qual cosa reflecteix bé l'avançada edat mitjana del vehicle privat a Espanya, així com el seu alt impacte ambiental. La implementació de les ZBE és un instrument molt eficaç per a dur a terme una renovació massiva del parc mòbil espanyol, en aglutinar aquests municipis prop del 60% de la població. Els plans d'ajuda de renovació del parc han d'ajudar el destinatari a retirar els vehicles més

ineficients i facilitar el canvi a un nou. I per a aquells que apostin decididament pel vehicle elèctric, facilitar-los la disponibilitat d'infraestructura de recàrrega.

4t. L'eix de les ZBE's ha de girar entorn de la persona i la mobilitat multimodal.

El punt 28 de l'Estratègia de Mobilitat Sostenible i intel·ligent estableix que han de generalitzar-se ja la disponibilitat d'alternatives sostenibles en un sistema de mobilitat multimodal plenament integrat i fluid. La UE no pot dependre exclusivament de solucions tecnològiques: és necessari actuar immediatament per a adaptar el nostre sistema de mobilitat a fi de lluitar contra el canvi climàtic i reduir la contaminació. La multimodalitat aprofita les fortaleses de les diferents maneres, com per exemple la comoditat, la velocitat, el cost, la fiabilitat o la previsibilitat, que, combinades, poden oferir solucions de transport més eficients per a les persones i mercaderies. La pandèmia de COVID-19 ha demostrat que també és crucial incrementar la multimodalitat per a millorar la resiliència del nostre sistema de transport i en quina mesura el públic està disposat a acceptar maneres alternatives de desplaçament que siguin sostenibles.

Per això, les mesures de restricció d'accés, circulació i estacionament de vehicles en les ZBE hauran de ser proporcionals i adaptar-se a la diversitat de persones i a la diversitat de ciutats (ciutats densament poblades, ciutats mitjanes o petites, zones suburbanes extenses, zones rurals...). No sembla raonable aplicar una jerarquia idèntica de maneres de transport a totes les ciutats, ignorant les seves diferències, o a tots els ciutadans, ignorant les seves necessitats. O, evidentment, imposar un model en zones on no hi ha problemes de qualitat de l'aire.

Així, més que parlar de prioritització de maneres de transport que penalitzen formes de mobilitat concretes, ha de parlar-se de sistemes de transport multimodals i sostenibles, que garanteixin un equilibri entre les diferents maneres de transport per a atendre les necessitats ambientals (qualitat de l'aire, emissions de gasos d'efecte d'hivernacle i contaminació acústica)... però també, les necessitats socials (accessibilitat, habitabilitat i seguretat) i econòmiques.

En definitiva, les ciutats tenen la seva raó de ser en el comerç i en l'activitat econòmica, i això suposa unes necessitats de mobilitat pròpies: si aquestes necessitats no es cobreixen, la ciutat deixa de complir la seva raó de ser.

5è. Les ZBE han de ser clares i comprensibles per a la ciutadania i els sectors professionals.

Amb aquest objectiu de dotar certesa i seguretat jurídica a la ciutadania i als sectors professionals, és necessari establir uniformitat de criteris amb altres possibles ZBE's de la resta de municipis. Ciutadans i els sectors professionals han de comprendre bé les mesures de circulació adoptades en cadascuna de les ciutats.

Per a aconseguir-ho, és important que es prengui com a referència el marc vigent, des de la normativa europea sobre qualitat de l'aire en vigor (Directiva 2008/50/CE4), fins a la normativa estatal recollida en la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, el RD 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire i el Reial decret de les ZBE, en procés d'aprovació. Els acords que s'adoptin a Catalunya i en les àrees metropolitanes han de mantenir aquest criteri.

Respecte als valors d'emissions, hem de destacar que la Comissió Europea ha llançat ja el procés de revisió de les directives sobre qualitat de l'aire (el procés de consulta pública ja es va tancar el 16/12/2021), i ha anunciat que presentarà propostes en el segon semestre de 2022.

En l'àmbit de les emissions contaminants, Europa compta amb l'entorn regulador en matèria d'homologació més exigent a nivell mundial, que estableix en l'actualitat límits molt estrictes per a les

emissions contaminants dels vehicles (Reglaments EURO). Aquesta regulació ha permès una reducció de les emissions de NOX dels vehicles en un 90% i una reducció de les emissions de partícules en un 99% des del primer nivell a l'actual (Euro 6d). En concret, els vehicles nous dièsel i gasolina Euro 6d emeten un 70% menys de NOX i un 80% menys de partícules en comparació amb un vehicle de 13.5 anys (edat mitjana del parc). Sobre aquest àmbit regulador, la DGT ha caracteritzat el parc de vehicles, etiquetant els vehicles pel seu potencial contaminant, la qual cosa permet identificar aquells més ineficients, sobre els que cal posar el focus. Sens dubte, el sistema d'etiquetatge ha d'evolucionar i incorporar les noves motoritzacions i millorar la categorització vigent.

6è. Altres consideracions addicionals

En fi, el Gremi del Motor transmet a l'Ajuntament la seva implicació i interès, que es concreta addicionalment a l'exposat, en:

- Ser membre de la comissió de seguiment del procés participatiu.
- En la participació en les sessions de treball més específiques com ho són la motocicleta, element essencial per a la mobilitat personal per a molts usuaris. Atendre les necessitats del sector del transport i la logística, en l'afectació del Pla als vehicles amb etiqueta B groga i en la calendarització per a la seva retirada.
- En la preservació del dret a la lliure circulació de persones i mercaderies.
- I a la divulgació de les mesures adoptades per l'ajuntament, a través dels nostres canals de comunicació.

Barcelona, 20 de juny de 2022