



Ajuntament
de Barcelona

ACTUALITZACIÓ DE L'ORDENANÇA MUNICIPAL PER L'APLICACIÓ DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

SETEMBRE DE 2022

Document elaborat:

Departament de Participació, Direcció de Comunicació i Participació

Direcció:

Gerència Ecologia Urbana – Ajuntament de Barcelona
Departament de Participació, Direcció de Comunicació i Participació

Índex

1. Introducció	3
2. Objecte del procés de participació	3
3. Antecedents del procés participatiu	4
4. Procés participatiu	4
4.1. Plantejament del procés	4
4.2. Metodologia: desenvolupament del procés	5
4.2.1. Fase 1. Informació i inici del procés participatiu	6
4.2.2. Fase 2. Contrast i debat	6
4.2.3. Fase 3. Retorn i seguiment	8
5. Resultats	9
6. Annexos	21
- Decret d'aprovació i convocatòria del procés participatiu	22
- Constitució de la Comissió de Seguiment - Acta	26
- Sessió de debat sectorial - Informe	29
- Sessió de debat oberta a la ciutadania (presencial) - Informe	39
- Sessió de debat oberta a la ciutadania (virtual) - Informe	42
- Enquesta ciutadana	45

1. Introducció

L'Ajuntament de Barcelona està impulsant diverses mesures relatives a la millora de la qualitat de l'aire de la ciutat. En aquest sentit, l'any 2016, va aprovar la mesura de Govern sobre el *Programa de mesures contra la contaminació atmosfèrica*.

Entre altres mesures aquest programa inclou la implantació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE). La Zona de Baixes Emissions consisteix en la restricció de la circulació de certes tipologies de vehicles, en funció de les seves emissions (distintiu ambiental de la DGT), dins d'un àmbit territorial delimitat.

Entre l'1 de desembre de 2017 i el 31 de desembre de 2019 va estar en funcionament la ZBE Rondes de Barcelona no estructural, una àrea de més de 95 km² que inclou Barcelona i els municipis circumdants a les rondes, on es restringia la circulació de vehicles més contaminants d'una manera no permanent i només entrava en funcionament quan es declarava un episodi de contaminació per NO₂. A la pràctica, les restriccions sobre els vehicles no van arribar a fer-se mai efectives, ja que no es va produir cap episodi de contaminació per NO₂. Tanmateix, sí que va servir per preparar a la població de cara a l'establiment de la ZBE permanent l'any 2020. L'1 de gener de 2020 va entrar en vigor la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona estructural, on la restricció de la circulació dels vehicles sense distintiu ambiental s'ha anat realitzant de forma progressiva.

La sentència 968/2022 del TSJC de 21 de març de 2022 l'anul·la per defectes en la justificació de l'ordenança. Aquesta sentència no es d'aplicabilitat al no ser sentència ferma.

Tot i no ser una sentència ferma, la ciutat de Barcelona ha d'assegurar-se continuar tenint activa una ZBE, tal i com així ho estableix la Llei de Canvi Climàtic i Transició Energètica. És per aquest motiu que l'Ajuntament de Barcelona ha promogut un nou procés de participació ciutadana amb l'objectiu d'adaptar l'actual ordenança de la Zona de Baixes Emissions al nou ordenament vigent.

Per informar d'aquesta actualització, recollir les opinions de la ciutadania i incorporar-les a la redacció de la nova ordenança, l'Ajuntament ha promogut un procés participatiu amb diverses sessions de debat.

El present informe recull els resultats del procés de participació desenvolupat, exposant el context i l'objecte del procés, la metodologia i els resultats del procés, realitzat de forma presencial i digital de manera paral·lela, i que ha procurat generar espais tant pels col·lectius i entitats més vinculades a la temàtica que tractava com del conjunt de la ciutadania de Barcelona.

2. Objecte del procés de participació

L'objecte del present procés de participació és promoure el debat ciutadà sobre la nova ordenança de la Zona de Baixes Emissions i la millora en la seva aplicabilitat.

Els objectius del procés participatiu són:

- Informar sobre les polítiques de reducció de la contaminació de l'Ajuntament de Barcelona i en concret, sobre el perquè de la Zona de Baixes Emissions (àmbit, horari, vehicles més contaminants, etiquetes DGT, etc).
- Fer balanç sobre l'aplicació de la Zona de Baixes Emissions fins a dia d'avui.



- Recollir les propostes i consideracions del conjunt d'agents implicats per repensar alguns elements i donar resposta a problemes detectats per elaborar la nova proposta d'ordenança.
- Obrir el procés de participació per incorporar noves veus que donin pluralitat i diversitat al debat.

3. Antecedents del procés participatiu

L'any 2019 es va desenvolupar un procés participatiu per a la redacció de la primera ordenança de la Zona de Baixes Emissions que es va estructurar en 5 sessions: la primera sessió correspon a la sessió de la Comissió de Seguiment del procés, per validar la metodologia participativa i el contingut dels debats. La segona sessió de debat va ser específica amb entitats sectorials, la tercera, quarta i cinquena van ser sessions de debat territorialitzades, agrupant els districtes de la següent manera:

- » Zona Llobregat: Les Corts, Sants-Montjuïc i Sarrià- Sant Gervasi.
- » Zona Centre: Gràcia, Eixample i Ciutat Vella.
- » Zona Besòs: Horta-Guinardó, Nou Barris, Sant Andreu i Sant Martí.

Finalment es va realitzar una sessió de retorn en el marc de la Comissió de Seguiment.

Es pot consultar tota la informació del procés participatiu de 2019 en el següent enllaç:

<https://www.decidim.barcelona/processes/baixesemissions>

4. Procés participatiu

4.1. Plantejament del procés

Atès que les normes Reguladores de la Participació Ciutadana, aprovades el dia 22 de novembre de 2002, i publicades en el BOPB núm. 298, de 13 de desembre de 2002, en els seus articles 22 a 25 regulen els processos de participació que es duen a terme a la ciutat de Barcelona.

D'acord amb la resolució de l'Alcaldia, de 15 de novembre de 2021, mitjançant la qual es delega en els regidors/es de govern, gerents sectorials i gerents de districte la competència per aprovar i convocar processos participatius a l'empara d'allò establert a l'article 30 de la Carta municipal de Barcelona.

Aquest procés participatiu s'observa vinculat, de manera anticipada, amb la tramitació i aprovació d'una ordenança a la ciutat de Barcelona, com és l'actualització de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions.

El procés participatiu desenvolupat ha estat aprovat mitjançant un decret i segueix els següents objectius:

- » Informar sobre les polítiques de reducció de la contaminació i la Zona de Baixes Emissions i difondre-les.
- » Fer balanç sobre l'aplicació, fins el moment, d'aquesta mesura.
- » Obrir el debat per recollir propostes i repensar alguns elements del text normatiu i la seva aplicabilitat.

En el disseny i dinamització del procés s'ha vetllat per incorporar aquelles persones, entitats, organitzacions o col·lectius que garanteixin la pluralitat, la diversitat i la representativitat de la ciutadania i el teixit veïnal, social i econòmic en la reflexió i els debats del procés participatiu.

El procés ha comptat amb una Comissió de Seguiment, formada per representants de les entitats, actors o agents econòmics i socials vinculats a les polítiques de la qualitat de l'aire.

En l'apartat "4.2. Fase 2. Contrast i debat" es pot consultar la metodologia utilitzada per a cadascuna de les sessions, explicada detalladament, que s'ha basat en una part introductòria i una part de debat i recull d'aportacions de les persones participants.

Per facilitar el seguiment del procés i la seva traçabilitat s'ha habilitat un espai específic per aquest procés a la plataforma **decidim.barcelona** (<https://www.decidim.barcelona/processes/zonabaixesemissions>) creat per comunicar el procés i des d'on s'ha pogut fer el seguiment i accedir a la documentació prèvia i els informes de les sessions, consultar i fer comentaris a les propostes sorgides a les sessions, i respondre una enquesta sobre la ZBE i la seva aplicació.



Imatge de la portada de l'espai específic del procés a la plataforma decidim

4.2. Metodologia: desenvolupament del procés

L'esquema del procés participatiu és el següent:

1. Informació i inici del procés participatiu:

La fase d'informació i presentació del procés participatiu ha comprès les accions següents:

- Constitució de la Comissió de Seguiment del procés participatiu.
- Posada en marxa de la pàgina del procés.

2. Contrast i debat:

En la fase de debat ciutadà s'han celebrat diverses sessions i accions participatives:

- Obertes a la ciutadania en general.
- En el marc d'alguns òrgans de participació ja existents com el Consell per la Sostenibilitat, el Pacte per la Mobilitat, el Consell Municipal de Benestar Social i la Taula contra la contaminació de l'aire.
- Una enquesta ciutadana.

3. Retorn i seguiment:

Durant aquesta fase es validen les conclusions del procés participatiu en el marc de la Comissió de Seguiment, i es comunicaran a totes les persones i organitzacions participants.

A continuació es recull el principal contingut i fites desenvolupades en el marc de les fases abans indicades. Tanmateix, no es recullen les fites o accions relatives a la fase de retorn i seguiment, que es desenvoluparan posteriorment a l'aprovació de l'ordenança al qual el procés fa referència.

4.2.1. Fase 1. Informació i inici del procés participatiu

En aquesta fase es va constituir la Comissió de Seguiment del procés participatiu.

Funcions de la Comissió de Seguiment:

- a) Emetre opinió sobre els instruments i la metodologia concreta de debat proposats, suggerir les modificacions que consideri convenientes i emetre informe.
- b) Fer el seguiment del funcionament i l'eficàcia dels instruments de debat i recomanar millores.
- c) Emetre informe sobre les esmenes presentades per les persones participants en els instruments de debat respecte dels resums formalitzats en les actes de les sessions.
- d) Conèixer i debatre l'informe de resultats del procés i afegir-hi suggeriments o millores.

Composició de la Comissió de Seguiment:

a) Entitats convocades

- FAVB
- Barcelona camina
- Plataforma per la Qualitat de l'Aire
- Eixample Respira
- Fridays for Future/Extinction Rebellion
- Col·lectiu Punt6
- La Mirada Feminista
- Gremi del Motor
- Transcalit
- FECAV
- Amputats Sant Jordi
- ASPAYM
- CAPS
- Xarxa de Dones

b) Entitats que finalment hi han participat (1a sessió):

- FAVB
- Barcelona camina
- Plataforma per la Qualitat de l'Aire
- Eixample Respira
- Gremi del Motor
- FECAV

4.2.2. Fase 2. Contrast i debat

- Les sessions de participació

El procés de participació s'ha estructurat en 4 sessions.

La primera sessió correspon a la sessió de la Comissió de Seguiment del procés, per validar la metodologia participativa i el contingut dels debats.

La segona sessió de debat ha estat específica amb entitats sectorials membres del Consell Municipal de Benestar Social, el Pacte per la Mobilitat, el Consell de Sostenibilitat i la Taula contra la contaminació de l'aire.

La tercera i quarta han estat sessions de debat obertes a tota la ciutadania interessada, una en format presencial i l'altra en format virtual

Així, les sessions realitzades durant la primera i segona fase del procés han estat les següents:

07/06/2022	SESSIÓ CONSTITUTIVA DE LA COMISSIÓ DE SEGUIMENT – 9 assistents
14/06/2022	SESSIÓ DE DEBAT AMB ENTITATS SECTORIALS – 38 assistents
29/06/2022	SESSIÓ DE DEBAT PRESENCIAL – 18 assistents
06/07/2022	SESSIÓ DE DEBAT VIRTUAL – 18 assistents

Les sessions de debat presencials s'han estructurat de la següent manera: una primera part en format plenari, amb una primera presentació dels continguts a nivell tècnic, i una segona part de treball en grups on les persones participants podien resoldre dubtes i realitzar les seves propostes. El contingut de cada una de les sessions s'ha recollit en un document en forma d'acta que s'ha enviat tant als equips tècnics com a les persones participants de les sessions.

Hi han participant representants de les següents entitats: Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV), Gremi del Motor, Grup d'interès per la Sostenibilitat Urbana, Grupo Moventia, Associació de Guies de Catalunya (AGUICAT), Port de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Col·legi d'Enginyers de Catalunya, AVV de l'Esquerra de l'Eixample, PIMEC, RACC, ASTAC, Eixample Respira, CSIC, Gremi de Transport i la Maquinària de la Construcció de Catalunya, Col·legi d'Enginyeria Tècnica d'Obres Públiques i d'Enginyeria Civil de Catalunya, Col·legi d'agents comercials, Federació d'Associacions Veïnals de Catalunya (FAVB), Escoles més sostenibles, Gremi de tallers de reparació d'automòbils, Sindicatura de Greuges de Barcelona, Càritas, Agència de Salut Pública de Barcelona, Plataforma per la Qualitat de l'Aire, ADISCAT, Associació de Famílies Nombroses de Catalunya (FANOC), Sindicat del Taxi de Catalunya, Societat Catalana d'Educació Ambiental, Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP), Ecologistes en Acció, Clàssics Barcelona Ciutat, Federació Catalana de Vehicles Històrics, Coordinadora d'Usuaris de la Sanitat (CUS).

- L'enquesta ciutadana

Del 21 de juny al 22 de juliol de 2022 va romandre publicada una enquesta a la plataforma de participació digital barcelona.barcelona:



DECIDIM.BARCELONA

Cercar Català

Inici Processos participatius **Òrgans de participació** Iniciatives ciutadanes Ajuda

Actualitzem l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions

#ordenança baixes emissions · Actualització de la nova ordenança que regula la Zona de Baixes Emissions a la ciutat de Barcelona

FASE 2 DE 4

Debat
14-06-2022 - 14-08-2022
[Veure les fases](#)

[QUÈ ÉS?](#) [TROBADES](#) **[ENQUESTA](#)**

ENQUESTA CIUTADANA

Us convidem a participar en l'actualització de l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions responent a aquesta enquesta que ens ajudarà a fer un balanç de l'actual i apuntar a propostes de millora. Tens temps fins dia 22 de juliol.

** Els camps obligatoris estan marcats amb un asterisc*

1. Quin és el seu gènere? *

- Dona
- Home
- Persona no binària

2. Quina és la seva edat? *

- Menys de 18 anys
- 18-34 anys

(*Podeu trobar l'enquesta completa en els annexos d'aquest document)

S'han recollit un total de 6.172 enquestes, els resultats de la qual es poden veure en el següent apartat (5. Resultats)

4.2.3. Fase 3. Retorn i seguiment

Per últim està prevista la realització d'una última sessió de tancament i retorn a la Comissió de Seguiment on es presentaran els resultats de les sessions de debat desenvolupades en la fase anterior.

En concret es preveu desenvolupar aquesta sessió:

SESSIÓ DE RETORN DE LA COMISSIÓ DE SEGUIMENT

En el moment de tancar aquest document no es disposava de l'acta de la darrera sessió de la comissió de seguiment, atès que aquesta no s'havia realitzat.

Finalment, i en el marc d'aquesta fase s'ha elaborat el present "Informe Final de Participació Ciutadana" que recull totes les aportacions realitzades així com un resum executiu de les mateixes i que s'enviarà a totes les persones participants del procés participatiu i es publicarà a la plataforma Decidim, com a part del retorn.

5. Resultats

- Les propostes recollides de les sessions

En aquest apartat es mostren les propostes recollides durant les sessions del procés participatiu agrupades per temàtiques:

ÀMBIT D'ACTUACIÓ:

1. Ampliar l'àmbit al port de la ciutat.
2. S'ha comentat que existeix la possibilitat de noves zones de baixes emissions dins la ZBE. Es podria encabir la zona de Zona Franca i el Port de Barcelona amb aquesta estratègia.

AUTORITZACIONS

3. Proposen establir un barem on les autoritzacions anuals perquè es realitzin per vehicles i no per propietari.
4. Es proposa poder sol·licitar les autoritzacions diàries i disposar d'aquesta el mateix dia que es sol·licita.
5. Cal una campanya divulgativa per fer arribar millor la informació i dels mecanismes de sol·licitud de les autoritzacions diàries.

CANVI MODAL

6. Cal apostar per polítiques amb l'objectiu de reduir el parc de vehicles en comptes de renovar-lo. Es proposa que el ZBE vingui acompanyada d'altres iniciatives que fomentin el canvi modal transport. De manera que aquells que avui circulen amb vehicle privat trobin alternatives viables per circular amb transport públic.
7. Implementació d'un peatge urbà.
8. Situar aparcaments a l'exterior de la ciutat (Park&Ride) per contenir els vehicles que entren dins la ciutat. Perquè aquests aparcaments siguin efectius es proposa que estiguin vigilats.
9. La nova ordenança cal que promogui la mobilitat de bicicletes i una millora de les infraestructures per als transports sostenibles a l'àmbit d'actuació de la ZBE.

EXEMPCIONS

10. Cal que es tinguin en compte exempcions per als sectors de distribució d'alimentació i begudes a l'hostaleria.
11. Ajudes i pròrroga de les exempcions per poder adaptar les flotes i els vehicles a les normatives.
12. Els vehicles clàssics i històrics haurien de poder estar exempts de la ZBE.
13. Es proposa que les exempcions tinguin en compte la vida natural dels vehicles per tal de no fomentar la renovació de la flota dels ciutadans.
14. Es proposa que les estacions ITV serveixin per regular la gran diversitat d'exempcions que comportarà la ZBE.
15. Es proposa que els vehicles que tinguin un quilometratge baix al llarg de l'any quedin exemptes de la ZBE.
16. Es proposa que les famílies nombroses estiguin exemptes de la ZBE.

ANÀLISIS I ESTUDIS

17. Situar de forma periòdica a les rondes estacions de control ambiental (cada 500 metres) per detectar el nivell de la qualitat de l'aire.
18. Es proposa que els estudis en què es basa la ZBE també contempli les partícules fines que es desprenen dels pneumàtics dels vehicles per tal de determinar la contaminació real de l'aire de Barcelona.
19. Revisar els criteris de regulació als vials de circulació de baixa velocitat per l'alta contaminació que aquests generen.
20. Estudiar les realitats dels fluxos de transports de mercaderies al territori per tal de plantejar una proposta de ZBE que s'ajustin a aquests.

COORDINACIÓ

21. Crear una coordinació entre les diferents ciutats del territori, encaixant les diferents ZBE de l'àrea metropolitana. En el que no té per què ser una taca continua entre les diferents ciutats es poden deixar eixos que no siguin de baixes emissions.
22. Problemàtica: falta de previsibilitat de la notificació i aplicació de la normativa perquè es pugui dur a terme una transició correcta. Proposta: importància d'efectuar plans estratègics de millora en l'ordenança que els hi permeti a tots els usuaris poder accedir a ajudes i altres recursos amb el temps necessari per ajustar-se a aquesta.

ALTRES

23. Als barris adjacents a les rondes s'hi podrien aplicar mesures mitigadores com per exemple: barreres verdes, paviments fotocatalítics o pintures per les façanes que també ho siguin.
24. Es proposa bonificar a aquelles persones que viatgen amb el vehicle ple.
25. Es proposa que les estacions ITV serveixin per establir un control de la relació entre l'estat dels vehicles i l'etiqueta assignada.

- Resultat de les enquestes ciutadanes

Pregunta 1: Quin és el seu gènere?

<i>Gènere</i>	Participants	Percentatge
Dona	836	13,55%
Home	5.179	83,91%
Persona no binària	157	2,54%
Suma total	6.172	100,00%

La participació de les enquestes ha sigut molt diferenciada en termes de gènere. El 83,91% de les persones que han realitzat l'enquesta han sigut homes amb un total de 5.179 enquestes realitzades. El 13,55% de les votacions han sigut dones amb un total de 836 votacions i el 2,54% persones no binàries amb només 157 enquestes dutes a terme.

Pregunta 2: Quina és la seva edat?

<i>Edat</i>	Participants	Percentatge
Menys de 18 anys	19	0,31%
18-34 anys	1.496	24,24%
35-49 anys	2.119	34,33%
50-64 anys	1.919	31,09%
Més de 65 anys	619	10,03%
Suma total	6.172	100,00%

La participació de les enquestes segons franja d'edat ha sigut molt equilibrada en les tres primeres franges d'edat compreses entre els 18 i els 64 anys.

Pregunta 3: Municipi de residència:

<i>Residència</i>	Participants	Percentatge
Barcelona	2.931	47,49%
Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat o Sant Adrià del Besòs	467	7,57%
Altres	2.774	44,94%
Suma total	6.172	100,00%

La participació segons residència mostra que el 47,49% de les participants viuen a Barcelona i el 7,57% als municipis de l'àrea metropolitana que pertanyen a l'àmbit de l'ordenança. Resulta molt significativa la participació de persones que viuen en altres zones arribant gairebé al 45% de les enquestes elaborades.

Pregunta 4: Districte de residència:

<i>Residència</i>	<i>Districte</i>	Participants	Percentatge
Barcelona	Ciutat Vella	112	3,86%
	Eixample	548	18,88%
	Gràcia	263	9,06%
	Horta-Guinardó	343	11,82%
	Les Corts	198	6,82%
	Nou Barris	196	6,75%
	Sant Andreu	248	8,55%
	Sant Martí	360	12,41%
	Sants-Montjuïc	252	8,68%
	Sarrià-Sant Gervasi	382	13,16%
	Resp. en blanc	29	0,00%
Barcelona Total		2.931	100,00%
Suma total		2.931	100,00%

Observem una participació homogènia arribant a uns barems entorn les 200-350 persones per districte. Destacar la participació del districte de l'Eixample amb una participació del 18,88% i un total de 548 persones que han fet l'enquesta.

Pregunta 5: Quina és la seva situació laboral?

<i>Ocupació</i>	Participants	Percentatge
Aturat/da	212	3,43%
Estudiant	161	2,61%
Jubilat/da	683	11,07%
Tasques de la llar	14	0,23%
Treballa	4.868	78,87%
Altres/Prefereixo no respondre	234	3,79%
Suma total	6172	100,00%

La majoria de les persones que han realitzat l'enquesta es troben en un context ocupacional principalment de treball amb un total de 4.868 participants de les 6.172 enquestes realitzades.

Pregunta 6: Nivell d'estudis:

<i>Estudis</i>	Participants	Percentatge
Educació obligatòria	404	6,55%
Estudis post-obligatoris generals, batxillerat, BUP, COU	629	10,19%
Estudis post-obligatoris professionals (cfgm, cfgs, comerç, fp1, fp2, mòduls, grau mitjà, superior)	2.038	33,02%
Estudis superiors (universitaris i post-universitaris)	2.915	47,23%
No ha acabat l'educació obligatòria	32	0,52%
Prefereixo no respondre	154	2,50%
Suma total	6.172	100,00%

Els principals estudis de les persones que han realitzat les enquestes es troben amb titulacions d'estudis post obligatoris i estudis universitaris representant fins al 80% del total de les enquestes rebudes.

Pregunta 7: S'ha vist afectat per les restriccions a la circulació de vehicles sense etiqueta ambiental a la zona de baixes emissions rondes de Barcelona?

<i>Afectat per la ZBE?</i>	Participants	Percentatge
No	886	14,36%
Sí, diàriament	3.204	51,91%
Sí, de manera esporàdica	2.044	33,12%
Ns/Nc	38	0,62%
Suma total	6.172	100,00%

El 85,03% de les usuàries responen que es veuen afectades per la ZBE a diferència del 14,36% que consideren que no. De les que se'n veuen afectades, més del 50% responen que l'afectació és diària.

Pregunta 8: En el cas que s'hagi vist afectat, quin és el motiu principal dels trajectes que s'han vist afectats per les restriccions a la circulació de vehicles sense etiqueta ambiental a la zona de baixes emissions rondes de Barcelona?

<i>Afectació</i>	Participants	Percentatge
Per acompanyar persones a càrrec (infants, gent gran, dependents, etc.)	454	7,36%
Per activitats d'oci / lleure / esport	984	15,94%
Per anar a estudiar (escola, institut, universitat, acadèmia, etc.)	138	2,24%
Per anar a treballar (lloc de treball, reunions, visites, etc.)	2.153	34,88%
Per motius mèdics	427	6,92%
Utilització del vehicle com a eina de treball	738	11,96%
Altres	478	7,74%
Respostes en blanc	800	12,96%
Suma total	6.172	100,00%

El motiu principal predominant pel qual les persones es veuen afectades per la ZBE es per anar a treballar amb un total de 2.153 casuístiques. En contraposició a aquests resultats, l'11,96% de les respostes rebudes consideren que es veuen afectades en la utilització del vehicle com a eina de treball.

Pregunta 9: En el cas que s'hagi vist afectat, quin mode de transport alternatiu va utilitzar per seguir realitzant els trajectes afectats?

<i>Alternativa</i>	Participants	Percentatge
Respostes en blanc	798	12,93%
Altres	863	13,98%
Bicicleta i VMP	91	1,47%
He deixat de realitzar l'activitat	1.542	24,98%
Mobilitat a peu	73	1,18%
Transport públic	568	9,20%
Vehicle alternatiu / Renovació del vehicle	2.121	34,36%
Vehicle compartit	116	1,88%
Suma total	6172	100,00%

El transport alternatiu per a aquelles persones que s'han vist afectades per la ZBE, ha sigut majoritàriament l'ús de vehicles alternatius o la renovació de vehicles amb un total de 2.121 participants. Es posa de manifest que, el 24,98% de les usuàries, han deixat de fer les activitats per les afectacions sofertes. El 9,20% de les persones utilitzen el transport públic com a alternativa al transport privat.

Pregunta 10: Com valora el nivell de restricció de vehicles a la zona de baixes emissions rondes de Barcelona?

<i>Valoració</i>	Participants	Percentatge
1. Molt insuficient	467	7,57%
2. Insuficient	280	4,54%
3. Correcte	223	3,61%
4. Excessiu	1.015	16,45%
5. Molt excessiu	4.152	67,27%
Respostes en blanc	35	0,57%
Suma total	6.172	100,00%

Les persones que han realitzat l'enquesta consideren molt excessius els nivells de restriccions de vehicles amb un total de 4.152 opinions, un 67,27% dels resultats rebuts.

Pregunta 11: Creu que caldria incloure alguna nova tipologia d'exempció dins de l'ordenança de la ZBE?

<i>Creu que cal incloure alguna nova tipologia d'exempció dins la nova ordenança de la ZBE?</i>	Participants	Percentatge
No	1.343	21,76%
Sí	4.729	76,62%
Respostes en blanc	100	1,62%
Suma total	6.172	100,00%

Els resultats de les enquestes rebudes consideren que s'haurien d'incloure noves tipologies d'exempcions amb un total de 4.729 opinions rebudes. No obstant això, el 21,76% considera que no serà necessari l'aplicació de noves exempcions amb un total de 1.343 respostes recollides.

Pregunta 12: En cas afirmatiu, quina nova exempció proposaria?

<i>Quina nova exempció proposaria?</i>	Participants	Percentatge
. Criteris de Regulació		
Residents	197 res.	3,19%
Segons poder adquisitiu	197 res.	3,19%
Tipologia de vehicles	26 res.	0,42%
Modificació de la Zona Actuació ZBE	57 res.	0,92%
Segons Col·lectius de persones	55 res.	0,89%
Dies Excepcions	44 res.	0,71%
Segons Cas Autorització	70 res.	1,13%
Total Criteris de Regulació	646 res.	10,47%
. Propostes Mitigació		
Criteris per quilometratge i emissions	146 res.	2,36%
Modificar i millorar vehicles	48 res.	0,77%
Peatge urbà	17 res.	0,27%
Regulació i catalogació segons criteris ITV	243 res.	3,93%
Prioritzar altres vehicles més contaminant	30 res.	0,48%
Total Propostes Mitigació	484 res.	7,84%
. Vehicles de Transport		
Motocicletes	75 res.	1,21%
Transport mercaderies	90 res.	1,46%
Vehicles Clàssics	2.126 res.	34,44%
Total de vehicles de transport	2.291 res.	37,11%

. Criteris Específics		
Treballar	92 res.	1,49%
Treballadors Autònoms	7 res.	0,11%
Transport Públic	21 res.	0,34%
Total Criteris Específics	120 res.	1,94%
Eliminar ZBE	256 res.	4,14%
Respostes Nul·les	549 res.	8,89%
Sense resposta	1.826 res.	29,58%
Suma total	6172	100,00%

Per l'anàlisi d'aquesta pregunta hem classificat les respostes en diversos àmbits per facilitar-ne la comprensió.

Pregunta 13: Quants dies d'autorització diària considera que caldria incloure, per a cada vehicle afectat, a l'ordenança de la ZBE? (escriu un número de 00 a 99)

Quants dies d'autorització diària considera que caldria incloure a l'ordenança de la ZBE?	Participants	Percentatge
0	209	3,38%
de 1 a 10	428	6,93%
de 11 a 50	728	11,79%
de 51 a 99	2.812	45,56%
més de 100	577	9,34%
en blanc	1.274	20,64%
Respostes nul·les	144	2,36%
Suma total	6172	100,00%

Pregunta 14: Els vehicles que tinguin una autorització municipal específica per prestar serveis en activitats singulars o en esdeveniments extraordinaris a la via pública (obres amb llicència, mudances, activitats extraordinàries amb vehicles clàssics o històrics, circ i firaires, filmacions, etc.) i que no tinguin distintiu ambiental poden sol·licitar un permís per accedir a la ZBE. És partidari d'incloure aquesta tipologia d'autoritzacions al text de la nova ordenança?

És partidari d'incloure aquesta tipologia d'autoritzacions al text de la nova ordenança?	Participants	Percentatge
No	1.023	16,57%
Sí	4.896	79,33%
Respostes en blanc	253	4,10%
Suma total	6.172	100,00%

El 79,33% de les persones que han realitzat l'enquesta consideren apropiada la incorporació d'aquestes autoritzacions a la nova ordenança de la ZBE.

Pregunta 15: Creu que cal incloure alguna nova tipologia d'autorització dins la nova ordenança de la ZBE?

<i>Cal incloure alguna nova tipologia d'autorització dins la nova ordenança de la ZBE?"</i>	Participants	Percentatge
No	2.026	32,83%
Sí	3.678	59,59%
Respostes en blanc	468	7,58%
Suma total	6.172	100,00%

Els participants consideren necessària la introducció de noves autoritzacions amb un total de 3.678 enquestes que corroboren aquesta necessitat.

En el buidatge de les respostes obertes de l'enquesta realitzada es podran detectar quines han sigut les propostes presentades per a aquelles persones que han afirmat la necessitat d'incloure altres autoritzacions.

Pregunta 16: En cas afirmatiu, quina nova autorització proposaria?

L'anàlisi a aquesta pregunta està pendent de realitzar-se

Pregunta 17: En cas de no assolir els nivells de qualitat de l'aire fixats per la normativa, quina mesura addicional creu que s'hauria d'aplicar?

<i>Quina mesura addicional creu que s'hauria d'aplicar?</i>	Participants	Percentatge
Augmentar el nivell de restricció a la ZBE , afectant als vehicles d'etiqueta groga (etiqueta B)	194	3,14%
Establiment d'un peatge urbà	764	12,38%
Pacificació de certs àmbits de la ciutat de Barcelona	1.171	18,97%
Altres	3.816	61,83%
Respostes en blanc	227	3,68%
Suma total	6.172	100,00%

Les participants consideren que, de les mesures presentades, les que ajudarien a assolir els nivells de qualitat de l'aire serien la pacificació de certs àmbits de la ciutat de Barcelona (1.171 respostes) i la introducció d'un peatge urbà (764 persones).

Per tal d'aprofundir en l'anàlisi hem creuat les respostes combinant les dades segons lloc de residència i utilització de transports alternatius, i segons lloc de residència i l'afectació a les activitats dels usuaris. A continuació us mostrem els resultats:

Relació entre lloc de residència i utilització de transports alternatius.

<i>Residència</i>	<i>Alternativa</i>	Participants	Percentatge
Altres		352	5,70%
	Altres	402	6,51%
	Bicicleta i VMP	39	0,63%
	He deixat de realitzar l'activitat	697	11,29%
	Mobilitat a peu	31	0,50%
	Transport públic	262	4,24%

	Vehicle alternatiu / Renovació del vehicle	945	15,31%
	Vehicle compartit	46	0,75%
Altres Total		2774	44,94%
Barcelona		385	6,24%
	Altres	400	6,48%
	Bicicleta i VMP	45	0,73%
	He deixat de realitzar l'activitat	719	11,65%
	Mobilitat a peu	38	0,62%
	Transport públic	256	4,15%
	Vehicle alternatiu / Renovació del vehicle	1030	16,69%
	Vehicle compartit	58	0,94%
Barcelona Total		2931	47,49%
Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat o Sant Adrià del Besòs		61	0,99%
	Altres	61	0,99%
	Bicicleta i VMP	7	0,11%
	He deixat de realitzar l'activitat	126	2,04%
	Mobilitat a peu	4	0,06%
	Transport públic	50	0,81%
	Vehicle alternatiu / Renovació del vehicle	146	2,37%
	Vehicle compartit	12	0,19%
Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat o Sant Adrià del Besòs Total		467	7,57%
Suma total		6172	100,00%

Relació entre lloc de residència i l'afectació a les activitats dels usuaris.

<i>Residència</i>	<i>Afectació</i>	Participants	Percentatge
Altres		214	3,47%
	Altres	243	3,94%
	Per acompanyar persones a càrrec (infants, gent gran, dependents, etc.)	184	2,98%
	Per activitats d'oci / lleure / esport	499	8,08%
	Per anar a estudiar (escola, institut, universitat, acadèmia, etc.)	74	1,20%
	Per anar a treballar (lloc de treball, reunions, visites, etc.)	874	14,16%
	Per motius mèdics	331	5,36%
	Utilització del vehicle com a eina de treball	355	5,75%
Altres Total		2774	44,94%
Barcelona		553	8,96%
	Altres	201	3,26%
	Per acompanyar persones a càrrec (infants, gent gran, dependents, etc.)	240	3,89%
	Per activitats d'oci / lleure / esport	438	7,10%
	Per anar a estudiar (escola, institut, universitat, acadèmia, etc.)	56	0,91%
	Per anar a treballar (lloc de treball, reunions, visites, etc.)	1042	16,88%
	Per motius mèdics	72	1,17%
	Utilització del vehicle com a eina de treball	329	5,33%
Barcelona Total		2931	47,49%
Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat o Sant Adrià del Besòs		33	0,53%
	Altres	34	0,55%
	Per acompanyar persones a càrrec (infants, gent gran, dependents, etc.)	30	0,49%
	Per activitats d'oci / lleure / esport	47	0,76%
	Per anar a estudiar (escola, institut, universitat, acadèmia, etc.)	8	0,13%
	Per anar a treballar (lloc de treball, reunions, visites, etc.)	237	3,84%
	Per motius mèdics	24	0,39%



	Utilització del vehicle com a eina de treball	54	0,87%
Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat o Sant Adrià del Besòs Total		467	7,57%
Suma total		6172	100,00%

6. Annexos



Decret d'aprovació i convocatòria del procés participatiu



Ajuntament
de Barcelona

Gerència d'Àrea d'Ecologia Urbana
Departament de Participació

**DECRET D'APROVACIÓ I CONVOCATÒRIA DEL PROCÉS PARTICIPATIU PER
L'ACTUALITZACIÓ DE L'ORDENANÇA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS**

Atès que les normes Reguladores de la Participació Ciutadana, aprovades el dia 22 de novembre de 2002, i publicades en el BOPB núm. 298, de 13 de desembre de 2002, en els seus articles 22 a 25 regulen els processos de participació que es duen a terme a la ciutat de Barcelona.

D'acord amb la resolució de l'Alcaldia, de 15 de novembre de 2021, mitjançant la qual es delega en els regidors/es de govern, gerents sectorials i gerents de districte la competència per aprovar i convocar processos participatius a l'empara d'allò establert a l'article 30 de la Carta municipal de Barcelona.

Aquest procés participatiu s'observa vinculat, de manera anticipada, amb la tramitació i aprovació d'una ordenança a la ciutat de Barcelona, com és l'actualització de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions.

DISPOSO

Primer. APROVAR el procés participatiu per l'actualització de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions, d'acord amb l'article 22.1 de les Normes Reguladores de la Participació Ciutadana.

Antecedents

L'1 de gener de 2020 va entrar en vigor la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona que engloba la ciutat de Barcelona i 4 municipis més de l'àrea metropolitana. La sentència 968/2022 del TSJC de 21 de març de 2022 la va anul·lar per defectes en la justificació de l'ordenança, però ha estat recorreguda.

Tot i no ser una sentència ferma, la ciutat de Barcelona ha d'assegurar-se continuar tenint activa una ZBE (Zona de Baixes Emissions), tal i com així ho estableix la Llei de Canvi Climàtic i Transició Energètica, aprovada amb posterioritat a la Ordenança actualment qüestionada. És per aquest motiu que l'Ajuntament de Barcelona promou ara un nou procés de participació ciutadana amb l'objectiu d'adaptar l'actual ordenança de la Zona de Baixes Emissions al nou ordenament vigent.

l) Objecte del procés participatiu

Els objectius del present procés participatiu són:

- Informar sobre les polítiques de reducció de la contaminació i la Zona de Baixes Emissions i difondre-les.
- Fer balanç sobre l'aplicació, fins el moment, d'aquesta mesura.
- Obrir el debat per recollir propostes i repensar alguns elements del text normatiu i la seva aplicabilitat.



II) Àmbit territorial i perfil de les persones convocades al debat

L'àmbit territorial del debat és tota la ciutat de Barcelona.

El perfil de les persones i organitzacions cridades a participar, a banda de la ciutadania en general, és el teixit associatiu veïnal, agents d'activitat econòmica i comercial, i col·lectius i entitats de vinculats al medi ambient, la salut, la mobilitat, i el transport.

III) Òrgan administratiu responsable del funcionament del procés participatiu

L'òrgan responsable és la Direcció de Comunicació i Participació de la Gerència d'Ecologia Urbana de l'Ajuntament de Barcelona.

IV) Nombre, característiques de les persones membres i funcions de la Comissió de Seguiment

Inicialment, es proposarà que la Comissió de Seguiment d'aquest procés participatiu estigui integrada per persones representants de la pluralitat d'actors a implicar en el procés:

- FAVB
- Barcelona camina
- Plataforma per la Qualitat de l'Aire
- Eixample Respira
- Fridays for Future/Extension Rebellion
- Col·lectiu Punt6
- La Mirada Feminista
- Gremi del Motor
- Transcalit
- FECAV
- Amputats Sant Jordi
- ASPAYM
- CAPS
- Xarxa de Dones

La Comissió de Seguiment exercirà les funcions següents:

- a) Emetre opinió sobre els instruments i la metodologia concreta de debat proposats, suggerir les modificacions que consideri convenient i emetre informe.
- b) Fer el seguiment del funcionament i l'eficàcia dels instruments de debat i recomanar millores.
- c) Emetre informe sobre les esmenes presentades per les persones participants en els instruments de debat, respecte dels resums formalitzats en les actes de les sessions.
- d) Conèixer i debatre l'informe de resultats del procés i afegir-hi suggeriments o millores.
- e) Les altres que se li encomanin amb el decret d'aprovació del procés o posteriorment



Segon. CONVOCAR el procés participatiu per l'actualització de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions, d'acord amb les especificacions establertes en els articles 23 i 24.4 de les Normes Reguladores de la Participació Ciutadana.

A) Període dels actes i debats

Es preveu que el procés participatiu es desenvolupi durant els mesos de juny, juliol i setembre de 2022.

Aquesta planificació és susceptible de modificació per raons d'interès públic, per tal d'adaptar el procés de participació a la variabilitat que pugui derivar-se de l'evolució de la situació provocada per la incidència de la Covid-19, entre d'altres.

B) Planificació general dels actes i debats a desenvolupar

Es proposa un procés basat en diverses fases i espais de participació:

1. Fase d'Informació i inici del procés participatiu:

La fase d'informació i presentació del procés participatiu comprèn les accions següents:

- Constitució de la Comissió de Seguiment del procés participatiu.
- Posada en marxa de la pàgina del procés.

2. Contrast i debat:

En la fase de debat ciutadà es preveuen diverses sessions participatives:

- Obertes a la ciutadania en general.
- En el marc d'alguns òrgans de participació ja existents com el Consell per la Sostenibilitat i el Pacte per la Mobilitat.

3. Retorn:

Durant aquesta fase es validen les conclusions del procés participatiu en el marc de la Comissió de Seguiment, i es comunicaran a totes les persones i organitzacions participants.

El procés participatiu serà adaptable per tal que es pugui desenvolupar tant presencial com digitalment, en funció de l'evolució del context sanitari i de les recomanacions i directrius que estableixin les autoritats sanitàries.

C) Documentació i informació necessàries

La informació i documentació necessària per al desenvolupament del procés participatiu és la documentació de partida que presenti l'Ajuntament de Barcelona.

D) Sistema d'informació i comunicació del procés participatiu

El procés participatiu s'informarà i comunicarà mitjançant l'espai web de l'Àrea d'Ecologia Urbana, butlletins municipals, les xarxes socials, correus electrònics específics.

E) Formes de retorn dels resultats del procés participatiu

El retorn es realitzarà tant a nivell presencial, si la situació sanitària ho permet, com digital. L'informe de conclusions del procés participatiu (la memòria



Ajuntament
de Barcelona

Gerència d'Àrea d'Ecologia Urbana
Departament de Participació

participativa) es presentarà en el marc de la Comissió de Seguiment del procés participatiu, i es farà arribar a totes les persones i organitzacions participants.

F) Indicadors orientatius per a l'avaluació del procés participatiu

L'avaluació del procés participatiu es realitzarà a partir de les fitxes d'avaluació i els indicadors establerts per la Direcció de Democràcia Activa per als processos participatius que es desenvolupen a la ciutat de Barcelona.

Tercer. PUBLICAR aquest decret al web de l'Ajuntament i a la plataforma digital corresponent, d'acord amb allò establert als articles 69.1 i 70 bis de la llei 7/1985, reguladora de les bases del règim local.

Maria Sònia Frias Rollón - DNI

La Gerent d'Àrea d'Ecologia Urbana.
Sra. Sònia Frias Rollón
Barcelona, a data de la signatura electrònica.

Dono la meva conformitat a la proposta i la converteixo en resolució.



Ajuntament
de Barcelona

Janet Sanz Cid - DNI
2022.06.10 15:00:24
+02'00'

La Segona Tinenta d'Alcaldia, p.d. D.A. 01/03/18
Janet Sanz Cid
Barcelona, a data de la signatura electrònica.

CONSTITUCIÓ DE LA COMISSIÓ DE SEGUIMENT**7 DE JUNY DE 2022****ACTA DE LA SESSIÓ****Data, hora i lloc**

7 de juny de 2022, a les 18.00 h, a la Sala EU, Diagonal, 240, pl 2a, Sala Martorell.

Assistència

La sessió ha comptat amb la participació de les següents persones:

- Cristina Castells, Directora de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental
- Jordi Remírez, tècnic de la Direcció de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental
- Frederic Ximeno, Gerent de Medi Ambient i Serveis Urbans
- Joan Blancafort, Gremi del Motor
- Jordi Roca (FECAV)
- Sergi López Pardo, Grup d'interès per la Sostenibilitat
- Anna Maria Botella, Sindicatura de Greuges (*la Sindicatura hi participa a títol informatiu i no com a membre de la Comissió de Seguiment*)
- Jèssica Pujol, tècnica de participació del Departament de Participació de l'Àrea d'Ecologia Urbana
- Albert Pérez (Voltes Cooperativa)

Ordre del dia

- Benvinguda i introducció: Frederic Ximeno, Gerent de Medi Ambient i Serveis Urbans
- Contextualització: la ZBE actual i per què en necessitem una de nova: Cristina Castells, Directora de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental
- Objectius del procés participatiu i atribucions/funcionament de la Comissió de Seguiment: Jèssica Pujol, Departament de Participació de l'Àrea d'Ecologia Urbana
- Torn obert de paraules.

Desenvolupament de la sessió**Introducció**

Frederic Ximeno dona la benvinguda a les representants de les entitats assistents a la sessió i emmarca la sessió d'avui en el conjunt del procés participatiu.

Previ a l'explicació de l'ordenança ZBE per part de les tècniques, Frederic Ximeno contextualitza la situació actual de l'ordenança en relació al TSJC i remarca la importància d'actualitzar la normativa amb la finalitat de consolidar els arguments de base d'aquesta.

Tanca la intervenció posant de manifest els bons resultats obtinguts en termes de qualitat ambiental de la ciutat i el compliment dels objectius proposats vers la reducció de la contaminació durant els 2 anys que porta vigent l'ordenança.

Presentació de l'ORDENANÇA DEL ZBE, el procés participatiu i la comissió de seguiment

Cristina Castells explica els aspectes claus de la ZBE a Barcelona:

- La metròpolis de Barcelona com a ciutat pionera en la implementació de la ZBE.
- És un àmbit de més de 95 km² (Barcelona i municipis circumdants)
- L'objectiu de l'ordenança és vetllar per la qualitat de l'aire i garantir el dret a la salut.
- La franja horària vigent per als dies feiners de 7h a 20h.

- Està en funcionament des de l'1 de gener del 2020.

Amb relació als distintius ambientals facilitats per la DGT, s'exposa que els vehicles actualment sense etiquetes equivalen al voltant del 4% i, pel que fa a les etiquetes grogues, el 24%.

Explica el motiu pel que és necessària una nova ordenança ZBE:

- El nou marc normatiu: Llei 7/2021; Llei 18/2021 i el Projecte de Reial Decret que regula la Zona de Baixes Emissions.
- El context actual i la repercussió de la sentència del TSJC núm. 968/2022.
- Les noves directrius sobre la qualitat de l'aire presentades per la OMS el setembre del 2021.
- Les efectivitats de la mesura:
 - Acceleració de la renovació del parc automobilístic.
 - Reducció de les emissions totals per contaminant.
 - Compliment de les reduccions previstes en concentració del NO2.
 - Contribució a evitar 125 morts anuals.

Jèssica Pujol presenta l'apartat de la presentació referent al procés participatiu on descriu:

- Objectius del procés de participació.
- Fites del procés
- Configuració de les sessions
- Funcionament del portal Decidim
- Funcions de la comissió de seguiment

Podeu trobar la presentació que complementa aquesta part en el següent enllaç:

https://ajbcn-decidim-barcelona.s3.amazonaws.com/decidim-barcelona/uploads/decidim/attachment/file/14437/Presentaci%C3%B3_CdS_220607.pdf

Torn obert de preguntes i comentaris

Sergi López Pardo pregunta si en aquest procés participatiu estan totes les entitats implicades en l'àmbit de l'ordenança de la ZBE? I com participen les entitats de l'Hospitalet de Llobregat i els altres municipis en aquest procés?

- **Frederic Ximeno**, respon que l'AMB ha sigut la institució que ha fet de ròtula entre les administracions de tots els municipis. Explica que per a la vigent ordenança es va contactar a tots els municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona perquè en formessin part.

Sergi L. finalitza la seva intervenció fent referència a la Carta Municipal de l'Ajuntament de Barcelona entorn de la Sostenibilitat Urbana fent referència a alguns dels articles que ajudarien a reforçar l'actualització de l'ordenança ZBE.

Joan Blancafort pregunta quines solucions pot oferir l'actualització de l'ordenança al Gremi del Motor entorn de la mobilitat i l'amortització dels cotxes. Exposa també el gran compromís per part del sector per dur a terme una transició vers el motor elèctric i altres recursos sostenibles de la forma més àgil possible.

- **Frederic Ximeno** respon fent referència a què molts dels cotxes retirats han sigut amortitzats. En termes de mobilitat exposa que s'han donat moltes ajudes als ciutadans per fer ús del transport públic. No obstant, exposa que són moltes les especificitats dels casos a treballar per tal d'aplicar mesures que donin resposta a totes les casuístiques existents i exposa que existeix el compromís d'incloure la major diversitat de casos en l'actualització de l'Ordenança ZBE, objecte d'estudi del procés participatiu.

Joan Blancafort tanca la intervenció preguntant per l'anunci que feia referència a l'objectiu de retirar els cotxes entre el 2020 i 2024, remarcant la repercussió que va tenir en el sector automobilístic i pregunta per la veracitat d'aquesta informació i els objectius de futur existents.

- **Frederic Ximeno** respon que l'anunci va ser llançat per part d'un càrrec de l'AMB i puntualitza que la institució no tenia el poder per llançar-la així com tampoc els recursos tècnics per part de

l'Ajuntament per fer viable la mesura. Exposa, finalitzant la intervenció, la diferència entre el desig i la realitat per assolir determinats objectius.

- **Cristina Castells** complementa la intervenció posant de manifest la importància de donar visibilitat a l'esforç per part del sector de l'automoció i el compromís existent amb l'Ordenança del ZBE.

Joan Blancafort tanca la intervenció exposant el repte del sector automobilístic perquè l'any 2035 tots els motors del mercat siguin elèctrics.

Sergi López Pardo pregunta si s'estan pensant altres solucions per mitigar la contaminació produïda pel trànsit com millorar l'asfalt i altres mecanismes per reduir les partícules en suspensió?

- **Cristina Castells** respon que s'estan analitzant i realitzant estudis de les reaccions de les partícules en suspensió abans de fer propostes per a garantir la seva reducció.
- **Frederic Ximeno** complementa la resposta exposant que el 60% de les emissions son de NO₂ i és per aquest motiu que l'ordenança prioritza aquestes mesures. En relació a l'estudi esmentat, exposa que encara cal continuar treballant més en aquesta direcció per tal de tenir conclusions prou fermes per no generar reaccions a possibles mesures.

Sergi L. tanca la intervenció preguntant si l'àmbit del Port es pot incloure en l'actualització de l'ordenança?

- **Cristina Castells** respon que només el 7% de les contaminació provinent del Port de Barcelona arriba a la ciutat. Realitzada l'explicació tècnica, Cristina Castells remarca que això no extreu que els gestors del Port s'hagin de responsabilitzar d'aquesta realitat.
- **Frederic Ximeno** reforça l'explicació explicant la diferència de casuístiques de contaminació entre els vaixells del port i els vehicles de la ciutat de Barcelona. En aquesta direcció, l'ordenança es centra en la importància de treballar sobre els vehicles de la ciutat per l'afectació i repercussió que aquests tenen sobre la contaminació de l'aire.

Jordi Roca considera que per a que sigui efectivament un procés participatiu, s'ha d'elaborar la norma en cooperació i paral·lelament a la celebració de les reunions i tenint en compte les opinions i aportacions dels afectats, com a experts en la matèria. També fa referència a la importància de les moratòries i els tempos de notificació d'aquestes. Pregunta per què els autobusos i els autocars han quedat exclosos com a excepció a l'ordenança i pregunta si es poden englobar en l'actualització. Així mateix, també comenta que si no queden exclosos de l'aplicació de la norma els vehicles de transport públic (independentment de si fan transport regular o discrecional), com a mínim s'ha de garantir sempre la vida útil dels mateixos (amortització dels vehicles), d'acord amb el Reial Decret 443/2001 de transport escolar, que els hi permet prestar aquests serveis fins als 16 anys.

- **Cristina Castells** respon que s'haurà de fer un treball conjunt per tal de definir les especificitats i diferenciacions de les etiquetes grogues i valorar la introducció dels vehicles pesants.

En aquesta direcció, **Jordi Roca**, proposa la facilitació de noves franges d'etiquetes grogues per agilitzar la transició.

- **Frederic Ximeno** reafirma que aquesta mesura faria més factible la reducció dels tempos per tal d'assolir els reptes previstos pels propers anys.

Frederic Ximeno tanca la sessió fent referència a la importància de recopilar els resultats obtinguts dels anteriors processos participatius. Les tècniques reforcen la proposta i el compromís per realitzar aquesta tasca per poder englobar al màxim les especificitats i casuístiques de cada col·lectiu afectat per l'Ordenança ZBE.

Jèssica Pujol, referent de participació d'Ecologia Urbana, agraeix la participació per la constitució de la comissió de seguiment del procés participatiu per l'actualització de l'ordenança de la ZBE i convida als assistents a formar part activa de les properes sessions del procés.

SESSIÓ DE DEBAT SECTORIAL 16 DE JUNY DE 2022 INFORME DE LA SESSIÓ
--

ESTRUCTURA DE LA SESSIÓ

- 1) Presentació
 - Explicació i marc del procés participatiu
 - Explicació tècnica de l'ordenança

Enllaç a la presentació:

https://ajbcn-decidim-barcelona.s3.amazonaws.com/decidim-barcelona/uploads/decidim/attachment/file/14481/20220614_ppt_sectorial.pdf

- 2) Dinàmica Principal
 - Valoració funcionament Ordenança ZBE 2019
 - Propostes d'actualització de l'Ordenança ZBE
- 3) Tancament/Conclusions

LLISTAT D'ASSISTENTS

Membres d'Entitats

- Elena Aguarda Roig, Grupo Moventia
- Marcarena Bergada Orta, Associació de Guies de Catalunya (AGUICAT)
- Hector Calls, Port de Barcelona
- Jordi Jové Palou, AMB.
- Joan Ortuño Quirantes, Col·legi d'Enginyers de Catalunya.
- Xavier Riu Sala, Vocal d'Urbanisme de l'AVV de l'Esquerra de l'Eixample.
- Ignasi Sayol Santamaria, PIMEC
- Cristoph Vollath, RACC
- Evaritso Magaña, Asociación de transportistas agrupados condal (ASTAC)
- Eduard Parera. Eixample Respira
- Genís Domínguez. Eixample Respira
- Xavier Querol. Consell superior d'investigacions científiques (CSIC)
- José Carlos Romero. Gremi de Transport i la Maquinària de la Construcció de Catalunya (GTMCC)
- Francesc Xandri. Col·legi d'Enginyeria Tècnica d'Obres Públiques i d'Enginyeria Civil de Catalunya (CETOP)
- Alex Galicia. Col·legi d'agents comercials (CAC)
- Corina Albir. Federació d'associacions veïnals de Catalunya (FAVB)
- Oriol Batlle. Escoles més sostenibles (EMS)
- Sergi López Grado. Grup d'interès per la Sostenibilitat Urbana (GISU)
- Joan Blancafort. Patronal Catalana de la Distribució d'Automoció (FECAVEM)
- Rita Pérez. Secretaria. El globus vermell
- Ramon Casas. Gremi de tallers de reparació d'automòbils (GTRA)
- Maria González. Gremi de tallers de reparació d'automòbils (GTRA)
- Anna Maria Botella. Sindicatura de Greuges de Barcelona (SGB)
- Lluïsa Sebastià. Càritas (CDB)

- Anna Gómez. Agència de Salut Pública de Barcelona (ASPB)
- David Bravo. Plataforma per la Qualitat de l'Aire (PQA)
- Anna Masuet, ADISCAT
- Pau Saumell, Associació de Famílies Nombroses de Catalunya
- Carlos Fernández, Sindicat del Taxi de Catalunya
- Marian Navarro, Societat Catalana d'Educació Ambiental
- Jordi Porta, PTP
- Elena Veza, AMB

Tècnics de l'Ajuntament de Barcelona

- Cristina Castells, Directora de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental
- Arantxa Millás, Cap del Departament de Qualitat Ambiental
- Gerard Lillo, Cap del Departament de Participació de l'Àrea d'Ecologia Urbana
- Júlia Camps, tècnica de la Direcció de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental
- Josep Fontova, tècnic del Departament de Mobilitat

EL DEBAT PER TAULES DE TREBALL

Sobre la valoració del funcionament de l'ordenança vigent de la ZBE 2019.

TAULA 1

Col·legi d'Enginyers de Catalunya

Exposa que les mesures del ZBE han sigut efectives en el context de la covid amb la reducció de la contaminació atmosfèrica, però que actualment ens trobem que els indicadors de contaminació estan 4 vegades per sobre dels establerts.

Grupo Moventia

Pregunta si les sancions són les mateixes independentment de la tipologia de vehicles i si aquestes mesures són les mateixes per a tots els municipis.

Resposta tècnica: Les sancions són les mateixes per a tots els municipis i diversitat de vehicles. Les sancions augmenten en els casos que són reiteratiu. Són aplicades per la llei de trànsit que s'ha actualitzat per donar resposta a aquesta realitat. Finalment, el tècnic es compromet a fer una revisió d'aquest apartat per a l'elaboració de l'actualització de l'ordenança.

Port de Barcelona

Raona que el projecte del corredor del Mediterrani porta 20 anys de retard i fins que no es desenvolupa les problemàtiques continuaran sent les mateixes. Exposa el compromís per part del Port de Barcelona i exemplifica aquesta realitat exposant el projecte sostenible de 'Xarxing Shipping'.

ASTAC

El portaveu de l'entitat convida al fet que s'estudiïn les realitats dels fluxos de transports de mercaderies al territori per tal de plantejar proposta que s'ajustin a aquests.

Exposa també que la pujada de preu de la benzina afecta directament al sector dels transportistes i, específicament, als que són autònoms.

AVV Eixample Esquerra

Pregunta quin és el grau de compliment de l'ordenança i de les sancions i l'eficàcia de la reducció dels índexs de contaminació.

Resposta tècnica: Els índexs de contaminació del NO2 s'han complert segons les previsions realitzades. Pel que fa a la al grau de compliment de l'ordenança i les sancions fetes, no tenim les dades per tal de dur a terme una valoració.

Col·legi d'Enginyers de Catalunya

Raona entorn la pujada de contaminació que s'ha produït a les rodalies de Barcelona per l'alliberació dels peatges. En aquest sentit, planteja que l'ordenança s'hauria d'aplicar a tota l'àrea metropolitana i no només als municipis propers a Barcelona.

PIMEC

El portaveu de l'entitat exposa que l'ordenança actual no dona resposta als terminis d'amortització dels vehicles en funció de la dedicació laboral de cada treballador. En la mateixa direcció, pregunta si es tenen en compte els col·lectius que estan prop de la jubilació i es veuen obligats a comprar un altre vehicle. Tanca la intervenció preguntant si existeixen ajudes que puguin garantir a realitzar la transició.

TAULA 2

CETOP	i	Eixample	Respira
Pregunten el perquè la circulació a les rondes és una excepció de la ZBE. Demanen saber com s'explica i com		es	justifica.
Resposta tècnica: Respon que són unes vies importants que connecten altres àmbits del territori. Pot ser en un temps també es podrà aplicar la ZBE a les rondes.			

Eixample Respira

Raona que sorprèn que les dades que s'han presentat s'atribueixin a la ZBE i no a l'estat d'excepció que ha produït la pandèmia. Explica que han trobat a faltar el calendari futur en què s'aniran aprovant les diferents mesures. I també que sorprèn la quantitat d'excepcions que s'han anat fent a la ZBE que al final permeten circular a tota mena de vehicles.

Resposta tècnica: Respon que les dades amb què han estat treballant són una simulació amb la quantitat de vehicles i mobilitat que hi havia abans de la pandèmia i s'han estudiat els diferents casos en què els vehicles amb diferents etiquetes podrien circular per la ciutat o no. Explica que actualment, s'està realitzant un altre estudi a les rondes.

Eixample Respira

Defensa que s'ha de reduir la contaminació de l'aire de forma efectiva i totes les excepcions que s'han anat aprovant no ho fan possible. Expressa que el calendari va amb anys de retard. (consens de 5 assistents)

CSIC

Narra que a Estocolm el 1996 es va dictar que els cotxes de repartiment no circulessin a l'interior de la ciutat. A Berlín, el 2008 va actuar sobre els cotxes privats. Londres també va actuar sobre els vehicles de repartiment. Les ciutats Alemanyes van fer les zones de baixes emissions el 2011 i Milà el 2015. Es demana per què aquestes ciutats europees han pogut fer canvis i nosaltres no.

CSIC

Explica que les excepcions que permeten circular vehicles vells de dièsel són molt perjudicials. Sobretot perquè permeten circular a vehicles molt contaminants de repartiment que estan en marxa tot el dia. (consens de 4 assistents)

CSIC

Valora molt positivament la reducció que hi ha hagut de les etiquetes B. Els vehicles amb les etiquetes B no tenen filtre de partícules. Com que aquests vehicles es prohibiran el 2024 la gent s'ha tret aquests cotxes de sobre i els ha renovat.

FECAVEM i GTMCC

Recolzen les excepcions a la ZBE i expliquen que han permès modificar la normativa a base de prova i error. Actualment, ja hi ha la llei del canvi climàtic a escala nacional que permetrà unificar les diferents normatives de tot el territori. Declaren que segons dades de la DGT el parc de vehicles que circulen s'han

sanejat i les emissions s'han reduït. Des del gremi del motor s'estan actualitzant tecnològicament. Exposa que en l'actualitat no hi ha suficients vehicles per fer front a la demanda que hi ha.

EMS i Eixample Respira

Els preocupa qui fa el balanç entre el dret a la salut i el dret a la mobilitat. Proposa que en aquests debats es convidi a més representants del món de la medicina (metges i pediatres) i les ciències ambientals. Agraeixen la presència d'un científic a la taula d'avui. **Resposta tècnica** en aquest país es preval el dret a la mobilitat que el dret a la salut. (consens de 6 assistents)

FAVB

Proposa incloure al debat el factor del transport públic i el canvi de consum que hi ha hagut després de la pandèmia (la compra en línia i com aquesta afecta els nivells de contaminació de l'aire de la ciutat). **Resposta tècnica** explica que el transport públic a la ciutat de Barcelona és molt eficient, el problema està a la mobilitat interurbana i metropolitana, que no està resolt.

CAC

Explica que en el cas dels agents comercials necessiten fer desplaçaments de punts concrets a altres punts en concret travessant tota la ciutat i actualment al mercat no hi ha cotxes de baixes emissions per poder canviar els vehicles.

Eixample Respira

Els preocupa que la població faci trampes amb algunes facilitats que s'ofereixen des de les administracions per reduir la contaminació. Com per exemple parelles en les quals un dels dos es desfà del cotxe i es queda la targeta i l'altre membre de la parella es compra un cotxe.

Eixample Respira

Denuncien que actualment la possibilitat de creuar Barcelona amb vehicle privat avui dia és excessiva. Hi ha múltiples carrers que et permeten creuar-la de dalt a baix i de dreta a esquerra. Ho comparen amb altres ciutats europees.

TAULA 3

GTRA

Entenen que cal implementar mesures, com al ZBE, per protegir els ciutadans, però hi veuen deficiències. En alguns aspectes creuen que cal buscar alternatives eficients i reals (després se'n parlarà).

CDB

Els amoïna l'impacte negatiu que la ZBE té en les persones amb menys recursos (per la impossibilitat que tenen de canviar de vehicle).

ASPB

Defensen que cal treure vehicles per garantir la salut de les persones. Veuen que la ZBE és un primer pas, però defensen que calen moltes altres mesures més ambicioses.

PQA

Coincideixen amb l'ASPB i remarquen que la ZBE arriba tard i és insuficient. Destaquen 4 raons per ser molt més ambiciosos: Salut pública; Injustícia social; Emergència climàtica; Col·lapse energètic

TAULA 4**ADISCAT i Sindicat del Taxi de Catalunya**

Pregunten si hi haurà una pròrroga per a l'entrada a la ZBE dels vehicles amb etiqueta B. Es mostren d'acord amb la importància de canviar els vehicles actuals per altres de menys contaminants i expliquen que des de les seves entitats s'ha fet un gran esforç per adaptar les flotes, però que, degut a la poca oferta de vehicles que compleixin la normativa i de la gran inversió econòmica que suposa adquirir-ne, necessiten més temps i ajudes.

Resposta tècnica: Hi haurà una pròrroga per a les etiquetes B, que depenen de la normativa de la DGT però l'Ajuntament pot decidir com s'apliquen.

Associació de Famílies Nombroses de Catalunya

Demanen que es respecti el cicle natural dels vehicles per no haver-los de llençar abans d'haver esgotat la seva vida útil.

Demanen corregir la discriminació i els aspectes que no han funcionat bé a partir de la sentència que va fer el TSJC.

Valorarien que s'haguessin adjuntat informes de salut per mostrar com ha afectat realment a la ciutadania l'aplicació del pla.

Societat Catalana d'Educació Ambiental

Expliquen que volen conèixer les afectacions de la ciutadania per poder educar amb una consciència global dels problemes.

PTP

Expressen que els sembla molt bé que existeixi una ZBE a Barcelona però que potser no s'ha aplicat de la millor manera.

L'ordenança vigent no fomenta prou que es deixi de fer ús del vehicle privat contaminant. Els dos últims anys la disminució de les emissions ha sigut deguda a la reducció de la mobilitat i no pas tant al plan renove, que té un efecte de millora però és petit.

Societat Catalana d'Educació Ambiental, PTP i AMB

Consideren que en qualsevol decisió s'han de prioritzar els temes vinculats a la salut i l'emergència climàtica i energètica per davant de l'aspecte econòmic.

Sobre les propostes d'actualització de l'ordenança ZBE**TAULA 1****Port de Barcelona**

Proposa que una millora a plantejar a l'actualització de l'ordenança del ZBE seria la destinació de subvencions que garanteixi les infraestructures necessàries per garantir el transport de mercaderies i persones.

PIMEC

Elaborar una primera proposta de millora al transport públic perquè els municipis estiguin interconnectats a escala metropolitana. Com a exemple, exposa les estructures i les funcions de les anomenades 'Park&Ride'.

RACC

Exposa la problemàtica de la falta de previsibilitat de la notificació i aplicació de la normativa perquè es pugui dur a terme una transició correcta. Remarca la importància d'efectuar plans estratègics de millora en l'ordenança que els hi permeti a tots els usuaris poder accedir a ajudes i altres recursos amb el temps necessari per ajustar-se a aquesta.

AGUICAT

La portaveu de l'entitat, exposa la realitat amb la qual es troben els autobusos destinats al turisme i com l'ordenança a afectat a la reducció de zones de càrregues i descàrrega de persones a la ciutat. Remarca que aquest fet suposa que els autobusos es veuen obligats a circular més i, per tant, a afavorir la contaminació de la ciutat. **AVV Eixample Esquerra** ressaltava que aquesta problemàtica és comuna per a totes les ciutats turístiques.

ASTAC

Exposa que una solució per a reduir la contaminació i a tenir en compte per a l'actualització de l'ordenança ZBE, hauria de ser la subvenció de filtres i catalitzadors per reduir la contaminació dels vehicles.

TAULA 2

CETOP

Proposar situar de forma periòdica a les rondes estacions de control ambiental (cada 500 metres) per detectar el nivell de la qualitat de l'aire.

CETOP

Proposa que als barris adjacents a les rondes s'hi apliquin mesures mitigadores com per exemple: barreres verdes, paviments fotocatalítics o pintures per les façanes que també ho siguin. **CSIC** explica que aquestes pintures s'han aplicat a Torrent de l'Olla i no han funcionat així com a la ciutat de Lima.

GISU

Proposa ampliar l'àmbit al port de la ciutat. (consens de 7 assistents)

EMS

i

CETOP

Proposa crear una coordinació entre les diferents ciutats del territori, encaixant les diferents ZBE de l'àrea metropolitana. En el que no té per què ser una taca continua entre les diferents ciutats es poden deixar eixos que no siguin de baixes emissions. (consens de 8 assistents)

GISU

Proposa situar *Parks and ride* per donar solució a la mobilitat interurbana. **CSIC** explica que els *Park and ride* s'han de fer a la ciutat d'origen i no a la d'arribada per tal de promoure que els vehicles contaminants facin el desplaçament més curt possible i evitar l'efecte frontera. (consens de 7 assistents)

FAVB

Defensa que caldria promoure solucions per compartir desplaçament dins de la ciutat, com ja es fa en altres ciutats europees.

Eixample

Respira

Proposa reduir el parc de vehicles en comptes de renovar-lo.
- Implementar mesures que evitin que la població continuï comprant cotxes.
- Fer campanyes que expliquin les conseqüències del comerç electrònic. (consens de 5 assistents)

Eixample

Respira

Proposen la implementació d'un peatge urbà. (consens de 5 assistents)

GISU

Proposa que el ZBE s'encarregui de fer divulgació científica. (consens de 5 assistents)

TAULA 3

GTRA

Proposen tres temes:

. **Homologació retrofits**: Facilitar que els vehicles retrofit (l'adaptació d'un vehicle antic a tecnologia moderna perquè contamina menys) puguin aconseguir un nou distintiu ambiental, cosa que ara la

normativa d'homologació posa molt complicat i car. Aquesta mesura generaria nous llocs de treball i, a més, afavoriria la reducció de residus (els cotxes es renovarien i tindrien una nova vida).

. **Discriminar per ús:** Buscar un sistema que no sigui només per etiquetes sinó per ús, a partir de controlar el quilometratge i el temps d'ús de cada vehicle.

. **Actuar sobre el port i l'aeroport:** També contaminen molt i no s'hi apliquen mesures restrictives. No és coherent

ASPB

Proposa tres temes:

. **Ser molt més restrictius:** Cal aconseguir que entrin menys cotxes.

. **Fomentar molt més el transport públic**, a més del caminar i la bicicleta.

. **Actuar sobre el port i l'aeroport**, tot i que recalquen que la font principal de contaminació a la ciutat són els vehicles i que, per tant, és on més cal incidir.

PQA

Comenta que:

. Cal abordar la mobilitat des d'una perspectiva més global i més ambiciosa.

. El repartiment modal a l'interior de Barcelona no és dolent (hi ha alts percentatges de mobilitat a peu i en transport públic i només el 16% és vehicle privat), però té molt marge de millora, sobretot en relació amb la gran àrea metropolitana (metro, rodalies, busos interurbans...).

. L'Ajuntament sí que afavoreix el vehicle privat. Exemples:

- La normativa segueix obligant a fer aparcaments sota els nous edificis.
- Amb les renovacions dels mercats sempre s'hi fa nou aparcament al subsol.
- El túnel de les Glòries afavoreix que els vehicles arribin més fàcilment i ràpidament al centre.
- Les motos segueixen envaint les voreres i no s'ha fet res per treure-les d'allà.

Rebutja la ZBE perquè:

. Afavoreix la substitució dels vehicles (vells per nous), no pas la seva eliminació.

. No té cap impacte en la millora del transport públic.

Per això, **proposa la implementació d'un Peatge Urbà** perquè:

. Dimensió ambiental:

- A diferència de la ZBE, no provoca l'obsolescència del vehicle (la fabricació de nous vehicles ja és generadora de molta contaminació)

. Dimensió social:

- Exclusió: la gent més vulnerable pateix més els efectes nocius del cotxe
- El cotxe elèctric té un 30% menys de peces mòbils fet que implica:
 - menys mà d'obra per la seva fabricació
 - mort del model actual de reparació (tallers...)

Funcionament del Peatge Urbà:

- 4 €/dia
- El fons recaptat serveix per millorar el transport de rodalies.
- Per tant, hi ha un transvasament de recursos del vehicle privada al sistema de transport públic.

Es pot trobar tota la informació de la proposta de Peatge Urbà a:

- <https://www.barcelona22.net/>

TAULA 4

PTP

Proposen **canvis modals** i no canvis de vehicles, cal incentivar l'ús del transport públic o de la bicicleta en detriment de la moto i feines divulgatives i d'educació.

Proposen l'aplicació d'un **Peatge Urbà**, amb les excepcions justificades pertinents. La recaptació d'aquests peatges s'hauria **d'invertir en transport públic** interurbà.

Suggereixen que cal aprofitar la sentència del TSJC, que és més aviat d'opinió i no tant de dades, per incloure aquestes millores al projecte de la ZBE.

Remarca que la solució ha d'evitar l'enfrontament entre diferents col·lectius i buscar solucions que siguin el menys perjudicial per a la majoria.

AMB i PTP

Creuen imprescindible l'increment del transport interurbà per al bon funcionament de la proposta de ZBE.

ADISCAT

Demanen que es tinguin en compte **exempcions** per als sectors de distribució d'alimentació i begudes a l'hostaleria.

ADISCAT, Sindicat del Taxi de Catalunya i Associació de Famílies Nombroses de Catalunya

Demanen **ajudes i pròrroga** de les exempcions per poder adaptar les flotes i els vehicles a les normatives.

Després de la recollida de necessitats i propostes vers l'actualització de la nova ordenança de la ZBE, les dinamitzadores exposen les temàtiques al conjunt de les participants i exposen els apartats agrupats al següent punt 'Conclusions de la Sessió' del present informe.

Finalment, se'ls hi convida a formar part activa de les properes sessions obertes a la ciutadania els dies 29 de forma presencial a la Sala EU, Diagonal, 240 i el 6 de juliol virtualment al següent enllaç: <https://meet.google.com/wsv-gcfg-dtx>

CONCLUSIONS DE LA SESSIÓ

El transcurs de la sessió s'ha realitzat de forma ordenada i les assistents han format part activa de les 4 taules de debat plantejades.

La primera part del debat, les participants han intervingut majoritàriament per informar i fer una valoració de la realitat de cada entitat i col·lectiu social en relació a l'ordenança vigent de la ZBE.

En la segona part del debat, la majoria de taules han plantejat noves temàtiques que han acabat complementat les introduïdes. En aquesta direcció s'ha pogut observar com, per la tipologia de representants de les entitats i col·lectius assistents, les propostes per a l'actualització de la nova ordenança de la ZBE, han sigut de caràcter estructural entorn a la mobilitat del conjunt de l'àrea metropolitana. No obstant això, en les següents taules presentades queden recollides la totalitat d'intervencions realitzades segons la diversitat de temàtiques introduïdes.

En totes les taules, tant establint criteris de prioritització de les propostes plantejades com generant discussions entorn a una mateixa temàtica, s'han arribat a acords grupals interns. Es valora positivament aquest fet per la diversitat de veus que formaven part de cadascuna de les taules i posa de manifest aquelles necessitats comunes en les quals la nova ordenança pot donar resposta.

. Problemàtiques i necessitats exposades per les participants:

TAULA	TEMÀTICA	PROBLEMÀTICA / NECESSITAT	GRAU DE PRIORITZACIÓ
1	Àmbit d'actuació	S'exposa la necessitat d'estudiar i aplicar mesures en l'àmbit de les rodalies de Barcelona per la pujada de contaminació provocat per l'alliberació dels peatges.	MIG
1	Terminis Aplicació	Es raona que els terminis d'amortització dels vehicles de l'ordenança actual no responen no guarden relació a la dedicació laboral de cada treballador.	BAIX
1	Terminis Aplicació	S'exposa la necessitat d'introduir mesures i ajudes que garanteixin una correcta transició en la compra de nous vehicles.	MIG
2	Terminis Aplicació	Es comparteix la necessitat d'actualitzar el calendari amb l'aprovació de les mesures i es posa de manifest els anys de retard de l'ordenança actual.	ALT
2	Procés Participatiu	S'exposa la necessitat de convidar a les sessions de debat a persones del món de la medicina i les ciències socials.	ALT
3	Inclusivitat	Es posa de manifest l'impacte negatiu que la ZBE vigent té en les persones amb menys recursos.	MIG
4	Informació	S'exposa la necessitat d'haver rebut els informes de salut derivats del ZBE per mostrar com afecta realment a la ciutadania.	MIG

. Propostes de millora per a l'actualització de l'Ordenança de la ZBE

TAULA	TEMÀTICA	PROPOSTA DE MILLORA	GRAU DE PRIORITZACIÓ
1	Ajudes	Es proposa la destinació de subvencions que garanteixin les infraestructures necessàries per al transport de mercaderies i persones.	BAIX
1, 2, 4	Mobilitat	Es proposa la millora el transport públic pels municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona amb la introducció de nodes de comunicació. - Park&Ride -	ALT
1, 4	Terminis Aplicació	Es planteja fer plans estratègics de millora en l'ordenança on quedin encabides la màxima diversitat d'usuaris i puguin accedir a ajudes i recursos amb períodes notificats amb antelació.	ALT
2	Infraestruct	Es proposa la ubicació d'estacions de control ambientals a les rondes per detectar els nivells de qualitat de l'aire.	MIG
2, 3	Àmbit d'actuació	Es proposa ampliar l'àmbit de la ZBE per tal d'incloure el Port de Barcelona.	ALT
2	Àmbit d'actuació	Es proposa crear una coordinació entre les diferents ciutats del territori on s'encabeixin les diferents ZBE de l'àrea metropolitana.	ALT



2	Comunicació	Es proposa que es duguin a terme campanyes que expliquen les conseqüències del comerç electrònic.	MIG
2, 3, 4	Infraestruct	Es proposa la implementació d'un peatge urbà, amb les excepcions justificades pertinents.	ALT
2	Comunicació	Es proposa que l'actualització de l'ordenança es realitzin campanyes de divulgació científica.	MIG
1,4	Mobilitat	Es proposa realitzar canvis modals en la mobilitat com incentivar l'ús del transport públic i vehicles sostenibles.	ALT
4	Exempcions	Es proposa que es tingui en compte el sector de la distribució d'alimentació i begudes a l'hostaleria.	MIG
1, 4	excepcions	Es proposa la necessitat d'introduir ajudes i pròrrogues de les exempcions per poder adaptar les flotes i els vehicles.	MIG

SESSIÓ DE DEBAT OBERTA A LA CIUTADANIA - PRESENCIAL
29 DE JUNY DE 2022
INFORME DE LA SESSIÓ

ESTRUCTURA DE LA SESSIÓ

Presentació

- . Explicació i marc del procés participatiu
- . Explicació tècnica de l'ordenança ZBE

Dinàmica Principal

- . Debat en grup de treball

Tancament/Conclusions

LLISTAT D'ASSISTENTS

Per part de l'Ajuntament de Barcelona:

- Cristina Castells, Directora de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental
- Arantxa Millás, Cap del Departament de Qualitat Ambiental
- Maïta Fernández-Armesto, Adjunta de la Gerència d'Ecologia Urbana
- Júlia Camps, tècnica de la Direcció de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental
- Jèssica Pujol, Departament de Participació de l'Àrea d'Ecologia Urbana
- Rita Pérez, dinamitzadora
- Albert Pérez, dinamitzador

Per part de les entitats i ciutadans:

- Luis Moreno López, veí
- Ramon Jover Mur, veí
- Ramon Vicente Garcia, veí
- Angel Garcia, Clàssics Barcelona Ciutat
- Josep M. Garcia, veí
- Pau Saumell, Fanoc
- Corina Albir, FAVB
- Maria Garcia, Ecologistes en Acció
- José Luis Marco, veí
- David Bravo, veí
- Jordi Escarrà Danès, veí
- Jordi Jové, AMB

Es registra l'assistència de 15 persones entre veïnat i representants del teixit associatiu i col·lectius de la ciutat.

DEVOLUCIÓ TAULA DE DEBAT

En una primera ronda de paraules les assistents han compartit el seu context personal així com les preocupacions i necessitats a tenir en compte per a la nova ordenança de la ZBE. El diàleg establert ha sigut molt enriquidor i s'han introduït diverses temàtiques com:

ús del vehicle privat; mobilitat urbana, millora de vehicles, renovació del parc, vehicles clàssics, criteris d'etiquetatge, millores ambientals, casos singulars, i millora del transport públic.

Realitzada aquesta ronda de presentació individual, s'han detectat que les propostes plantejades anaven en consonància a les previstes a abordar. Aquest fet, en determinades ocasions durant el debat, han sigut d'ajuda per reprendre el marc principal de la sessió i treballar entorn del conjunt de temàtiques presents sobre la taula.

En la segona part del debat s'han presentat i recollit propostes de millores globals i estratègiques per donar resposta a les necessitats individuals, els resultats han sigut els següents:

*(s'indica el grau de prioritització de les propostes presentades. **B** - Baix; **M** - Mig, **A** – Alt).

CANVI MODAL

En relació als transports sostenibles:

- Es proposa que es millori el transport públic a escala urbana i metropolitana. **A**
- Es reclama que es millori la xarxa d'autobusos de la ciutat. **A**
- Es proposa que la ZBE vingui acompanyada d'altres iniciatives que fomentin el canvi modal principalment del vehicle privat cap al transport públic. **A**
- Es proposa que es promogui la mobilitat de bicicletes i millora d'infraestructures per als transports sostenibles de la ZBE. **M**

En relació a la mobilitat interurbana:

- Es proposa situar aparcament a l'exterior de la ciutat - Park&Ride - per contenir els vehicles que entren dins la ciutat. **M**
- Es proposa que les infraestructures d'aparcament a les estacions de tren siguin més grans i més segures per fomentar l'ús del transport públic. **M**

CONTAMINACIÓ NO2 I ACÚSTICA

En relació a les estratègies de mitigació:

- Es proposa que es contempli la contaminació que es genera de la producció de nous vehicles i s'evitin mesures que fomentin la renovació del parc de vehicles. **A**
- Es presenta amb detall la proposta de realitzar un peatge urbà per vehicles que circulen a la ciutat per part dels col·lectius que hi han elaborat la proposta. (Plataforma per la Qualitat de l'Aire, Eixample Respira i la Xarxa per la Justícia Climàtica) **M**
- S'explica que l'estació de contaminació de l'Eixample supera els nivells de contaminació legals des del gener d'aquest any. **B**
- Es proposa que la ZBE també contempli les partícules fines que es desprenen dels pneumàtics dels vehicles. **M**
- Es demana que s'avaluïn amb un nou informe les afectacions i els canvis que genera la ZBE. **B**
- Es demana que la ZBE també reguli la contaminació que generen els vaixells del Port de Barcelona. **A**
- Es proposa que es revisin els criteris de regulació dels vials de circulació de baixa velocitat per l'alta contaminació que aquests generen. **A**

INCLUSIVITAT COL·LECTIUS

En relació a les ajudes a col·lectius vulnerables:

- Es proposa que l'aplicació de la ZBE es centri en aquells vehicles contaminants que circulen ininterrompudament per la ciutat i no els que fan un ús puntual. **A**
- Es proposa que els famílies nombrosos estiguin exemptes de la ZBE. **M**
- Es proposa bonificar a aquelles persones que viatgen amb el vehicle ple. **M**

En relació a la revisió d'etiquetes:

- Es demana als tècnics que traspassin a la DGT una reavaluació de les etiquetes pels diferents vehicles. **M**
- Es proposa que les estacions de la ITV serveixin per establir un control de la relació entre l'estat del vehicle i l'etiqueta assignada. **M**

EXEMPCIONS

En relació als vehicles clàssics:

- Es proposa que els vehicles clàssics estiguin exempts de la ZBE. **M**

Referent a les casuístiques segons ús:

- Es proposa que les exempcions tinguin en compte la vida natural dels vehicles per no fomentar la renovació de la flota. **A**
- Es proposa que els vehicles que tinguin un quilometratge baix al llarg de l'any quedin exempts de la ZBE. **M**

En relació a la regulació de les exempcions:

- Es proposa que les estacions ITV serveixin per regular la gran diversitat d'exempcions que comportarà la ZBE. **M**

ALTRES TEMÀTIQUES

En relació amb els aparcaments: Es demana que les mesures de la nova ordenança no afectin les zones d'aparcament de cotxes ubicades a l'espai urbà. **B**

En relació amb les indemnitzacions: Es demana que s'indemnitzi a les persones afectades per la vigent ordenança en cas de suspensió definitiva d'aquesta. **B**

En relació amb el procés participatiu: Es recomana que hi participin persones de l'àmbit científic per donar rigor a les mesures i resultats presentats així com per poder avaluar noves estratègies de millora. **M**

TANCAMENT I CONCLUSIONS DE LA SESSIÓ

Les dinamitzadores agraeixen la participació de les persones assistents i se'ls informa de les tasques de devolució que es realitzaran i que es podran consultar al portal de Decidim en les setmanes que venen.

Finalment, amb la intervenció de la referent d'Ecologia Urbana es posa punt i final a la sessió oberta i es convida a les participants a fer seguiment del procés participatiu i noves convocatòries al portal de l'ajuntament.

Sense més intervencions per part del veïnat, es dona per acabada la sessió d'avui, 29 de juny de 2022.

SESSIÓ DE DEBAT OBERTA A LA CIUTADANIA - VIRTUAL
6 DE JULIOL DE 2022
INFORME DE LA SESSIÓ

ESTRUCTURA DE LA SESSIÓ

Presentació

- . Explicació i marc del procés participatiu
- . Explicació tècnica de l'ordenança ZBE

Dinàmica Principal

- . Torn obert de paraula
- . Resposta de les tècniques
- . Espai propositiu de millores de l'ordenança

Tancament/Conclusions

LLISTAT D'ASSISTENTS

Per part de l'Ajuntament de Barcelona:

- Cristina Castells, Directora de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental
- Arantxa Millás, Cap del Departament de Qualitat Ambiental
- Jordi Remírez Carol, tècnic de la Direcció de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental
- Jèssica Pujol i Vendrell, Departament de Participació de l'Àrea d'Ecologia Urbana
- Albert Pérez, dinamitzador

Per part de les entitats:

- Josep Arderiu, Federació Catalana de Vehicles Històrics
- Jaime Benavides, veí
- Luis Casamitjana Teixidó, veí
- Joan Cullell i Verdiell, veí
- Emilia Expósito Patiño, CUS
- Isidro García Martínez, veí
- María Lluïsa Gelabert Cubilo, veí
- Antoni Lopez Rodríguez, veí
- David Sánchez Frisach, Federació Catalana de Vehicles Històrics
- Luca T., veí
- Jordi Jové, AMB
- Sergi Lopez-Grado, Grup d'interès per la Mobilitat
- Jaume Albaiges, veí

Es registra l'assistència de més de disset persones entre veïnat i representants del teixit associatiu i col·lectius de la ciutat.

DEVOLUCIÓ TORN OBERT DE PARAULA

Realitzada la presentació tècnica de l'ordenança i contextualitzada la sessió oberta, s'obre un espai on s'exposen dubtes de la presentació realitzada, necessitats personals dels col·lectius assistents així com propostes de millora de l'actualització de l'ordenança.

Les preguntes realitzades durant la sessió, han sigut les següents:

Lluís Casamitjana comenta que hauria d'haver-hi la possibilitat de rebre les ajudes per garantir una transició de vehicle. Quines ajudes existeixen? **R:** no existeixen ajudes directes per aquests casos, però sí que existeixen bonificacions per al transport públic per agilitzar el procés.

Sergi Lopez-Grado exposa que s'ha comentat que existeix la possibilitat de fer noves zones de baixes emissions dins la ZBE. Es podria encabir la Zona Franca i el Port de Barcelona en aquesta estratègia? **R:** en funció de la ciutat s'estableixen uns criteris restrictius o uns altres perquè siguin més efectius. S'exposa que en anàlisis elaborats de la contaminació que arriba del Port de Barcelona a la ciutat és només del 4%. No obstant això, es recull la proposta per valorar-la.

També pregunta quin impacte té el turisme? **R:** els mesos d'estiu sí que hi ha un augment i un canvi important en la distribució del parc de vehicles. S'especifica que principalment són vehicles que no estan registrats a la DGT motiu pel qual el seguiment i control en aquests casos resulta més complex.

Per últim, pregunta quins són els criteris utilitzats per fer l'estimació dels 125 morts anuals als quals s'ha fet referència? **R:** és un càlcul que es fa entre els dos barems contaminats on, mitjançant un procediment de càlcul establert a escala comunitària, surten uns beneficis en termes de salut. Realitzat aquest primer càlcul, es posa en relació amb els índexs de contaminació i surt el total de mortalitat anual. Per tant, és un càlcul a través d'uns criteris establerts normativament. Es convida a les participants a visitar l'informe de salut que es publica l'Agència de Salut Pública anualment o l'informe de la qualitat de l'aire per tenir més informació d'aquestes i altres xifres derivades de l'aplicació de la ZBE.

David Sánchez pregunta sobre l'exempció dels vehicles clàssics i històrics. Exposa que el sector no és rellevant a nivell de contaminació ja que els usuaris fan un ús puntual d'aquests. Quina resposta pot donar la nova ordenança al respecte? **R:** s'està oferint un sistema d'autoritzacions en cas d'esdeveniments. Existeix un sistema de 10 autoritzacions anuals per donar resposta a aquestes situacions d'ús puntuals dels vehicles. S'exposa que durant els dos anys de vigència de l'ordenança, de les 10 autoritzacions anuals, només s'han fet un ús de 3 anuals de mitjana per vehicle.

Després d'un breu debat entorn del nombre d'autoritzacions, s'arriba a la conclusió que és necessària la realització d'una campanya divulgativa per fer arribar millor la informació i dels mecanismes de sol·licitud d'aquestes a la ciutadania.

També es comenta que la majoria de ciutats europees amb ZBE els vehicles clàssics i històrics estan exempts inclòs Madrid (els històrics). Es posa èmfasi en què els vehicles clàssics i històrics son patrimoni cultural automobilístic. Finalment comenta que no han tingut resposta de les instàncies registrades de fa un any, i que tot i que es van reunir amb l'Ajuntament amb anterioritat al desplegament de la ZBE, el resultat no van ser satisfactoris.

Antoni Lopez comenta que s'estan posant carregadors elèctrics, però la majoria queden en desús. **R:** no es pot donar resposta donat que no és un tema de coneixement de les tècniques presents.

Pep Arderiu Freixa posa de manifest que, tal i com s'ha debatut, cal millorar l'accés a les autoritzacions. Els vehicles històrics i clàssics no circulen cada dia però sí de forma esporàdica. Les autoritzacions són per vehicle o per propietari, ja que si són per propietari suposa un problema pel col·lectiu de vehicles històrics i clàssics, ja que molts propietaris disposen de més d'un cotxe. **R:** a priori es respon que les autoritzacions són per vehicle, tanmateix es repassarà la normativa ja que es considera una bona proposta el fet que sigui per vehicle.

Maria Lluïsa pregunta quin cost tenen les autoritzacions? **R:** el preu i la sol·licitud es pot realitzar pel portal de l'AMB i les autoritzacions es poden sol·licitar el dia d'abans fins a les 23:59 per temes d'actualització de la base de dades. Són 7 € pels estrangers, 5 € pels turismes i 6 € pels vehicles més grans. Es remarca que qualsevol titular d'un vehicle sense distintiu ha de registrar-ho per poder formular la petició el dia abans. En el cas d'urgència, es pot demanar 48 h després de fer ús del vehicle per la ZBE. El Josep N Arderiu comenta que la FCVH va ser l'única entitat en impugnar la pujada de tarifes.

Jaume Albaigès li agradaria tornar a veure el gràfic sobre la distribució del trànsit entre els dies de la setmana i pregunta quins criteris s'han establert per finalment aplicar-ho en aquesta franja horària. **R:** es

van rebre moltes peticions perquè el divendres a les 15h no s'apliqués. L'agència de mobilitat va fer una simulació per veure en les dues variables com afecta els índexs de contaminació. Finalment, es va observar que les diferències de mobilitat generades entre divendres i dissabtes no hi havia una gran diferència, motiu pel qual es va acabar restringint aquesta franja horària.

També pregunta quines casuístiques engloben les autoritzacions de 48 hores posteriors a l'ús del vehicle i proposa poder sol·licitar-ho i disposar de l'autorització el mateix dia. **R:** les autoritzacions post-utilització es donen per temes principalment d'emergència mèdica o casuístiques similars i no per a activitats quotidianes. Es recull la proposta de poder demanar-la el mateix dia.

Jaime Benavides, no realitza cap intervenció i agraeix el plantejament de la sessió. Finalment, comparteix un estudi dut a terme on s'aborden algunes propostes de mitigació de la contaminació així com propostes de millora que, personalment considera, podria tenir cabuda a la nova ordenança de la ZBE. L'estudi al qual fa referència, és el següent: <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2021.150743>

Sense més intervencions per part del veïnat, es dona per acabada la sessió d'avui, 6 de juliol de 2022.

ENQUESTA CIUTADANA PREGUNTES

DADES PERSONALS**1. Quin és el seu gènere?**

- Dona
- Home
- Persona no binària
- Prefereixo no respondre
- Altres opcions

2. Quina és la seva edat?

- Menys de 18 anys
- 18-34 anys
- 35-49 anys
- 50-64 anys
- Més de 65 anys

3. Municipi de residència:

- Barcelona
- Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat o Sant Adrià del Besòs
- Altres

4. Districte de residència (només si viu a Barcelona):

- Ciutat Vella
- Eixample
- Sants-Montjuïc
- Les Corts
- Sarrià-Sant Gervasi
- Gràcia
- Horta-Guinardó
- Nou Barris
- Sant Andreu
- Sant Martí

5. Quina és la seva situació laboral?

- Treballa
- Aturat/da
- Jubilat/da
- Tasques de la llar
- Estudiant
- Altres/Prefereixo no respondre

6. Nivell d'estudis:

- Estudis superiors (universitaris i post-universitaris)
- Estudis post-obligatoris professionals (cfgm, cfgs, comerç, fp1, fp2, mòduls, grau mitjà, superior).
- Estudis post-obligatoris generals, batxillerat, bup, cou
- Educació obligatòria
- No ha acabat l'educació obligatòria
- Prefereixo no respondre

VALORACIÓ DE L'ACTUAL ORDENANÇA DE LA ZBE

7. S'ha vist afectat per les restriccions a la circulació de vehicles sense etiqueta ambiental a la zona de baixes emissions rondes de Barcelona?

- Sí, diàriament
- Sí, de manera esporàdica
- No
- NS/NC

8. En el cas que s'hagi vist afectat, quin és el motiu principal dels trajectes que s'han vist afectats per les restriccions a la circulació de vehicles sense etiqueta ambiental a la zona de baixes emissions rondes de Barcelona? [marcar-ne només 1]

- Per anar a treballar (lloc de treball, reunions, visites, etc.)
- Utilització del vehicle com a eina de treball
- Per anar a estudiar (escola, institut, universitat, acadèmia, etc.)
- Per motius mèdics
- Per acompanyar persones a càrrec (infants, gent gran, dependents, etc.)
- Per activitats d'oci / lleure / esport
- Altres

9. En el cas que s'hagi vist afectat, quin mode de transport alternatiu va utilitzar per seguir realitzant els trajectes afectats?

- Vehicle alternatiu / Renovació del vehicle
- Transport públic
- Vehicle compartit
- Bicicleta i VMP
- Mobilitat a peu
- He deixat de realitzar l'activitat
- Altres

10. Com valora el nivell de restricció de vehicles a la zona de baixes emissions rondes de Barcelona?

(1 molt insuficient - 2 insuficient – 3 correcte - 4 excessiu - 5 molt excessiu)

L'actual ordenança de la ZBE inclou un conjunt d'exempcions d'accés a la ZBE. **Els vehicles beneficiats amb una exempció són aquells que queden exclosos indefinidament de les restriccions a la circulació associades a la ZBE.**

Actualment, l'ordenança de la ZBE recull les següents tipologies d'exempcions:

- Exempció als vehicles dedicats al transport de persones amb mobilitat reduïda.
- Vehicles de serveis, que presten serveis d'emergència i essencials.
- Vehicles dedicats al transport de persones amb malalties que els condicionen l'ús del transport públic.

11. Creu que caldria incloure alguna nova tipologia d'exempció dins de l'ordenança de la ZBE?

(si/no)

12. En cas afirmatiu, quina nova exempció proposaria?

[TEXT]

Els vehicles beneficiats amb una autorització són aquells que poden accedir a la ZBE amb un permís de duració determinada per a realitzar una determinada tasca.

Actualment, a l'ordenança de la ZBE hi figuren les següents autoritzacions:

- Autoritzacions de caràcter diari.
- Autoritzacions a vehicles estrangers.
- Autoritzacions a vehicles amb autorització específica de l'Ajuntament de Barcelona per prestar activitats singulars o esdeveniments extraordinaris a la via pública.



- Autoritzacions a vehicles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixin realitzar tractaments mèdics de forma periòdica.
- Autorització per proves dinàmiques en tallers.
- Autoritzacions a vehicles singulars, segons la relació següent:

CLASSIFICACIÓ PER GRUP D'UTILITZACIÓ (Annex II R.G.V)		CATEGORIA HOMOLOGACIÓ
05	Escola de conductors	N2, N3, M2, M3
15	Porta-vehicles	N2
22	Blindat	N1, N2, N3
28	Cisterna isoterma	N2, N3
30	Cisterna frigorífica	N2, N3
31	Cisterna calorífica	N2, N3
47	RTV	N1, N2, N3
49	Taller o laboratori	N1, N2, N3
50	Biblioteca	N1, N2, N3, M3
51	Tenda	N1, N2
53	Grua d'arrossegament	N1, N2, N3
54	Grua d'elevació	N1, N2, N3, N3G
56	Formigonera	N3, N3G
58	Vehicle per a fires	N1, N3
60	Extractor de fangs	N2, N3
61	Autobomba	N2, N3
66	Bomba de formigonar	N3
76	Reg asfàltic	N1, N2, N3
77	Pintabandes	N1, N2, N3
78	Llevaneus	N2, N3

13. Quants dies d'autorització diària considera que caldria incloure, per a cada vehicle afectat, a l'ordenança de la ZBE?

[XX] Camp numèric de 2 xifres 00...99

14. Els vehicles que tinguin una autorització municipal específica per prestar serveis en activitats singulars o en esdeveniments extraordinaris a la via pública (obres amb llicència, mudances, activitats extraordinàries amb vehicles clàssics o històrics, circ i firaires, filmacions, etc.) i que no tinguin distintiu ambiental poden sol·licitar un permís per accedir a la ZBE. És partidari d'incloure aquesta tipologia d'autoritzacions al text de la nova ordenança?

(si/no)

15. Creu que cal incloure alguna nova tipologia d'autorització dins la nova ordenança de la ZBE?

(si/no)

16. En cas afirmatiu, quina nova autorització proposaria?

[Text]

17. En cas de no assolir els nivells de qualitat de l'aire fixats per la normativa, quina mesura addicional creu que s'hauria d'aplicar?

- Augmentar el nivell de restricció a la ZBE , afectant als vehicles d'etiqueta groga (etiqueta B)
- Establiment d'un peatge urbà
- Pacificació de certs àmbits de la ciutat de Barcelona.
- Altres