

**A LA COMISSIÓ D'ECOLOGIA, URBANISME, INFRAESTRUCTURES I MOBILITAT
DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA**

XXXX, major d'edat, amb número de XXXXX, actuant com a membre de la plataforma veïnal Eixample Respira i assenyalant com a domicili a efectes de notificacions el carrer XXXXX de Barcelona (XXXXX), davant aquesta comissió compareix i, atentament,

EXPOSA

Que en data 14 de Desembre de 2020, es va realitzar l'aprovació del Pla de Mobilitat Urbana de 2020-2024 de Barcelona (expedient. Núm 20SD0124 MO)

Que, després d'analitzar les mesures incloses en el Pla de Mobilitat Urbana de 2020-2024 sotmès a informació pública, el sotasignat considera que les mesures no són suficients per complir els objectius del propi pla en relació a la Directiva 2008/50/CE, del Parlament Europeu i el Reial Decret 102/2011, de 28 de gener.

Que, en conseqüència, el sotasignat formula en temps i forma les següents

AL·LEGACIONS

PRÈVIA.- ANÀLISI DEL MARC NORMATIU APLICABLE EN RELACIÓ AMB ELS PLANS DE QUALITAT DE L'AIRE I ELS OBJECTIUS DE REDUCCIÓ D'EMISSIONS

La normativa existent, Directiva 2008/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell de 21 de maig de 2008 relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa defineix:

- En el cas del diòxid de nitrogen (NO₂), s'estableix un límit horari de 200 µg/m³, que no podrà superar-se més de 18 vegades per any civil a partir de l'1 de gener de 2010, i un límit anual de 40 µg/m³ a partir de l'1 de gener de 2010

El Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire incorpora al dret estatal les regulacions establertes en la Directiva 2008/50/CE i les fa d'obligat compliment per qualsevol autoritat competent en relació amb la qualitat de l'aire.

PRIMERA.- ANÀLISI OBJECTIUS DEL PMU 2020-2024 EN RELACIÓ AMB ELS PLANS DE QUALITAT DE L'AIRE I ELS OBJECTIUS DE REDUCCIÓ D'EMISSIONS

Es consideren els següents objectius del PMU com a significatius per complir els límits legals de contaminació i reduir la quantitat de trajectes amb vehicles privats motoritzats, com a causa directa d'aquesta contaminació a Barcelona:

- Compliment dels paràmetres normatius de qualitat ambiental de la UE per l'any 2024: Cap estació sobrepassa els límits normatius que estableix la UE. Així i tot, el pla especifica que l'any 2022 encara hi hauria una (1) estació que superaria els valors d'immisions de NO₂ segons la UE i l'OMS.
- Disminució del vehicle privat un -25,64% (disminució de 538.000 etapes de desplaçament o de 452.100 desplaçaments de vehicles a Barcelona considerant d'ocupació dels vehicles de 1,19) aconseguint una quota modal del 18.48%

SEGONA.- ANÀLISI DE LES MESURES PROPOSADES EN EL PMU 2020-2024 EN RELACIÓ A LA DISMINUCIÓ DE LA QUOTA MODAL DE VEHICLE PRIVAT

El PMU 2020-2024 no incorpora mesures significatives per permetre assolir l'objectiu de disminució de la quota modal de vehicle privat que es marca, ni aporta evidències que les mesures proposades aconseguiran aquest objectiu.

Per tot això,

SOL·LICITO

PRIMERA.- Reescriure els objectius del pla per tal que l'any 2022 cap estació incompleixi els valors d'immisió de NO₂ segons la UE i l'OMS.

Segons la Directiva 2008/50/CE els valors límit indicats no es poden superar des de fa quasi 10 anys, en concret, des de l'1 de gener de 2010, i aquest norma estableix que en cas de superació "*los planes de calidad del aire establecerán medidas adecuadas, de modo que el período de superación sea lo más breve posible*".

Segons el Reial Decret 102/2011 *"la autoridad competente podrá solicitar prorrogar esos plazos por un máximo de cinco años para esa zona o aglomeración concreta"*, termini que va finalitzar fa quasi 5 anys, en concret, a l'1 de gener de 2015.

En canvi, el PMU estableix un pla d'actuació que fins al 2024 no aconsegueix les reduccions necessàries per tal d'assolir el seu principal objectiu socioambiental (Pag. 82, Objectius estratègics del PMU): *"Millorar la salut del conjunt de la ciutadania mitjançant la millora de les condicions ambientals del conjunt de la ciutat"*.

Així mateix, no existeix en tot el PMU cap element que justifiqui els motius de posposar fins a l'any 2024 les mesures que permetrien complir amb uns valors límit que, com s'ha dit, s'haurien d'haver complert fa entre 10 i 5 anys.

SEGONA.- Mesures correctores en cas de no aconseguir els objectius definits respecte reducció del trànsit i contaminació després de la primera avaluació

El PMU 2020-2024 inclou un pla de seguiment i d'avaluació on s'indiquen uns objectius a assolir el 2022 i el 2024. Per els dos criteris clau: Contaminació i Repartiment modal del vehicle privat, s'estableixen uns objectius concrets per cada període d'avaluació.

Respecte el repartiment modal, s'espera que el vehicle privat tingui una quota del 22% el 2022 i del 19.9% el 2024 del total de desplaçaments (interns i connexió)

Respecte la contaminació atmosfèrica, el criteri defineix que el 2022 hi haurà encara una estació que superarà els nivells de NO₂ per sobre dels establerts legalment per la UE i el 2024 no hi haurà cap estació que superi aquests nivells.

Demaneu la definició de mesures correctores específiques en el cas que els dos criteris de contaminació i quota modal de vehicle privat no s'assoleixin en l'avaluació del 2022, ja que son determinants per complir la llei Reial Decret 102/2011, de 28 de gener

TERCERA - Estudi i implementació del peatge urbà

Incloure l'estudi i implementació urgent del peatge urbà o taxa de contaminació, com a mesura clau que ens ha de permetre assolir la reducció modal del -25,64% de desplaçaments en vehicle privat.

El Peatge Urbà és una mesura que ja s'aplica en altres ciutats i en les que s'ha comprovat la seva eficàcia. És una mesura que considera la reducció de vehicle privat sense forçar la congestió de la ciutat mentre dona prioritat d'ús de la via pública a aquells trajectes necessaris i essencials.

La seva implementació requereix estudis i acords amb altres administracions, el PMU 2020-2024 ja ha d'incloure aquesta mesura com a necessària i prioritària per aconseguir els objectius de reducció del 25% del vehicle privat motoritzat.

Per poder incentivar l'ús del transport públic, el peatge urbà ha de ser un pagament per ús i que l'usuari pugui decidir utilitzar un mitjà o un altre segons aquest cost. Una tarifa fixa acabaria incentivant l'ús abusiu del vehicle privat per aquelles persones que ja hagin pagat el cost del peatge.

A Barcelona, 19 de febrer de 2021