

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

**GUILLE LÓPEZ GINÉS**, major d'edat, amb número de DNI [REDACTED], actuant en nom propi i assenyalant com a domicili a efectes de notificacions el del carrer [REDACTED] [REDACTED] Barcelona (08008), davant aquest consell compareix i, atentament,

**EXPOSA**

- I. Que, en data 11 d'octubre de 2019, es va publicar al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona l'anunci relatiu a l'aprovació inicial, per part l'Ajuntament de Barcelona, de l'Avantprojecte de l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire (en endavant, "Ordenança ZBE").
- II. Que, d'acord amb l'anunci publicat, l'Ajuntament de Barcelona va acordar obrir un termini d'informació pública fins el 25 de novembre de 2019.
- III. Que, després d'analitzar l'Ordenança sotmesa a informació pública, el sotsignat ha detectat que la mateixa és contrària a Dret i, en essència, ho és per establir un seguit de mesures que no permetran complir amb els valors límits de contaminació establerts a la normativa d'aplicació i, a més, ni tan sols disposa d'un estudi d'impacte ambiental a través del qual es justifiqui tècnicament la idoneïtat de les mesures previstes en ella.
- IV. Que, en conseqüència, el sotsignat formula en temps i forma les següents

**AL·LEGACIONS**

**PRÈVIA.- INTRODUCCIÓ**

L'Ordenança ZBE és el mecanisme a través del qual Barcelona i els altres quatre municipis involucrats (l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià del Besòs i parts d'Esplugues de Llobregat i Cornellà de Llobregat) amb la iniciativa coneguda com la Zona de Baixes Emissions (en endavant, "ZBE") pretenen implantar, a partir del pròxim 1 de gener de 2020, aquesta àrea de més de 95 km2 per on no podran circular-hi els vehicles que no disposen del distintiu ambiental de la DGT.

És per això que l'objectiu principal de l'Ordenança ZBE és reduir la contaminació de l'aire en tant que es tracta d'“un important risc mediambiental per a la salut” i la “disminució dels nivells de pol·lució atmosfèrica poden reduir la càrrega de morbiditat derivada d'accidents cerebrovasculars, càncers de pulmó i pneumopaties cròniques i agudes, entre elles l'asma”.

En el preàmbul de l'Ordenança ZBE s'indica que “el trànsit rodat és la principal font contribuïdora als nivells de contaminació d'NO<sub>2</sub> i PM<sub>10</sub> a la Ciutat Comtal” i, per tant, “qualsevol estratègia de reducció dels nivells de contaminació ha de passar per reduir les emissions del trànsit rodat”, i que a la “ciutat de Barcelona, històricament s'han registrat superacions dels valors límit de diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) i partícules en suspensió amb diàmetre inferior a 10 micres (PM<sub>10</sub>)”.

Per tant, l'Ordenança ZBE no deixa de ser una pla de millora de la qualitat de l'aire a través d'un sistema de regulació del trànsit privat de la ciutat i els altres quatre municipis esmentats.

En paral·lel a aquesta Ordenança ZBE i la corresponent a la dels quatre municipis, s'ha aprovat també, a través de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Ordenança Fiscal reguladora de la Taxa per a la gestió metropolitana de les Zones de Baixes Emissions.

Al marge d'aquestes ordenances, la ZBE no s'ha articulada a través de cap altra norma, i tot allò que s'ha sotmès a informació pública al respecte és, essencialment, l'ordenança objecte del present escrit.

Per tant, una de les mesures que des de fa tants anys s'ha presentat a la ciutadania com la gran solució a la pol·lució atmosfèrica (derivada del transport privat) de Barcelona, la seva àrea metropolitana i, per extensió, d'altres zones de Catalunya afectades per aquest fenomen, és un simple text normatiu de 18 articles.

A més, aquesta ordenança ni tan sols va acompanyada d'un estudi d'impacte ambiental que justifiqui la idoneïtat d'unes mesures que, a jutjar per les adoptades per altres ciutats amb índexs de contaminació menors als de Barcelona, són manifestament menys ambiciosos i, com s'acreditarà al llarg del present escrit, directament insuficients.

En aquest sentit, i pel cas que aquesta Ordenança ZBE disposés d'un estudi d'impacte ambiental, aquest posaria de manifest que les mesures previstes són insuficients per complir amb les normes d'aplicació.

I això no és una elucubració, sinó una constatació que, com es desenvoluparà posteriorment, es desprèn de l'“Estudi Ambiental Estratègic” del Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (en endavant, “PMMU”), en què s'indica que la ZBE només seria eficaç, als efectes de complir amb els límits establerts al marc normatiu aplicable, si es restringís la circulació de vehicles no només als que no disposen del distintiu ambiental de la DGT sinó també als vehicles dièlsels amb etiqueta groga (B).

I no només això, sinó que com s'indicarà més endavant, l'Ordenança ZBE inclou, en la seva Disposició Transitòria, una pròrroga d'un any per tal que els vehicles que circulen amb major freqüència per la ciutat de Barcelona, els comercials, puguin fer-ho, encara que no tinguin etiqueta ambiental de la DGT, fins a l'any 2021.

És a dir, les mesures previstes a l'Ordenança ZBE, a banda de ser insuficients als efectes de complir amb la normativa d'aplicació, directament són prorrogades un any sencer pels vehicles comercials que són els que més contribueixen a la pol·lució que afecta a la ciutat.

Per tant, i per tal d'exposar els motius pels quals l'Ordenança ZBE ha de ser modificada per incorporar unes mesures que permetin complir amb el marc normatiu aplicable, el present escrit d'al·legacions s'estructura a través dels següents tres apartats:

- En primer lloc, s'analitzaran el contingut i els apartats relatius als plans de qualitat de l'aire, objectius i calendari de reducció d'emissions del marc normatiu aplicable a la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona;
- En segon lloc, i a manca d'estudi d'impacte ambiental de l'Ordenança ZBE, s'analitzarà l'"Estudi Ambiental Estratègic" del PMMU per argumentar que les mesures incloses en l'ordenança objecte del present escrit són insuficients i vulneren la normativa d'aplicació tant des d'un punt de vista de valors límit com de calendari; i
- En tercer lloc, s'exposaran de manera enunciativa i no limitativa determinades mesures que haurien d'incloure's de manera immediata a l'Ordenança ZBE per tal de complir amb la normativa d'aplicació.

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

### **1.- Directiva 2008/50/CE**

La Directiva 2008/50/CE, en relació amb els plans de qualitat de l'aire, estableix en el seu article 23.1, el següent:

*"1. Cuando, en determinadas zonas o aglomeraciones, los niveles de contaminantes en el aire ambiente superen cualquier valor límite o valor objetivo, así como el margen de tolerancia correspondiente a cada caso, los Estados miembros se asegurarán de que se elaboran planes de calidad del aire para esas zonas y aglomeraciones con el fin de conseguir respetar el valor límite o el valor objetivo correspondiente especificado en los anexos XI y XIV.*

*En caso de superarse los valores límite para los que ya ha vencido el plazo de cumplimiento, los planes de calidad del aire establecerán medidas adecuadas, de modo que el período de superación sea lo más breve posible. Los planes de calidad del aire podrán incluir además medidas específicas destinadas a proteger a los sectores vulnerables de la población, incluidos los niños.*

*Esos planes de calidad del aire contendrán al menos la información indicada en la sección A del anexo XV y podrán incluir medidas adoptadas de conformidad con el artículo 24. Esos planes serán transmitidos a la Comisión sin demora y, en cualquier caso, antes de que transcurran dos años desde el final del año en que se observó la primera superación.*

*Cuando deban elaborarse o ejecutarse planes de calidad del aire respecto de diversos contaminantes, los Estados miembros elaborarán y ejecutarán, cuando así proceda,*

*planes integrados que abarquen todos los contaminantes en cuestión.” (el subratllat és meu)*

Així doncs, com es desprèn de l'article 23.1 de la Directiva 2008/50/CE, són els seus annexos XI i XIV els que determinen quins són els valors límits a no sobrepassar.

Per una banda, l'annex XI especifica els valors límit per la protecció de la salut humana dels diferents contaminants: diòxid de nitrogen i PM10.

#### Diòxid de nitrogen

En el cas del diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>), s'estableix un límit horari de 200 µg/m<sup>3</sup>, 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/m<sup>3</sup> a partir de l'1 de gener de 2010, tal com es posa de manifest en el següent quadre:

Dióxido de nitrógeno			
1 hora	200 µg/m <sup>3</sup> , que no podrá superarse más de 18 veces por año civil	50 % a 19 de julio de 1999, valor que se reducirá el 1 de enero de 2001 y, en lo sucesivo, cada 12 meses, en porcentajes anuales idénticos, hasta alcanzar un 0 % el 1 de enero de 2010	1 de enero de 2010
Año civil	40 µg/m <sup>3</sup>	50 % a 19 de julio de 1999, valor que se reducirá el 1 de enero de 2001 y, en lo sucesivo, cada 12 meses, en porcentajes anuales idénticos, hasta alcanzar un 0 % el 1 de enero de 2010	1 de enero de 2010

#### PM10

Pel que fa al PM10, s'estableix un límit horari de 50 µg/m<sup>3</sup> que no podrà superar-se més de 35 vegades per any civil a partir de l'1 de gener de 2005, i un límit anual de 40 µg/m<sup>3</sup> a partir de l'1 de gener de 2005, tal com s'estableix al següent quadre:

PM <sub>10</sub>			
1 día	50 µg/m <sup>3</sup> , que no podrá superarse más de 35 veces por año civil	50 %	( <sup>2</sup> )
Año civil	40 µg/m <sup>3</sup>	20 %	( <sup>2</sup> )

(<sup>1</sup>) Los requisitos para el cálculo de la media anual no incluyen las pérdidas de datos debidas a la calibración periódica o el mantenimiento normal de la instrumentación.

(<sup>2</sup>) Ya en vigor desde el 1 de enero de 2005.

D'altra banda, l'annex XIV estableix l'objectiu nacional de reducció de l'exposició, valor objectiu i valors límit per PM2.5, en aquests termes:

- Objectiu nacional de reducció de l'exposició: per l'1 de gener de 2020 i a partir d'un indicador d'exposició mitja (IEM), el càlcul del qual s'especifica al propi annex, s'estableix un objectiu de reducció en % de l'exposició en base al valor de l'IEM de l'any 2010.
- Valor objectiu: per l'1 de gener de 2010 establert a 25 µg/m<sup>3</sup> per any civil
- Valor límit: s'estableix en dues fases, una primera amb data límit 1 de gener de 2015 amb un valor límit anual de 25 µg/m<sup>3</sup>, i una segona fase amb data límit 1 de gener de 2020 amb un valor límit anual de 20 µg/m<sup>3</sup>.

En relació amb els punts de mostreig, la directiva estableix en el punt B.1.A a l'Annex III, el següent:

*“La ubicación de los puntos de muestreo destinados a la protección de la salud humana deberá determinarse de manera que proporcione datos sobre:*

*— las áreas situadas dentro de zonas y aglomeraciones donde se registren las concentraciones más altas a las que la población puede hallarse directa o indirectamente expuesta durante un período significativo en relación con el período considerado para el cálculo del valor o valores límite,*

*— los niveles de contaminación en otras áreas situadas dentro de zonas y aglomeraciones que sean representativas de la exposición de la población en general;”*  
(el subratllat és meu)

## 2.- Reial Decret 102/2011

Mitjançant el Reial Decret 102/2011, s'incorpora al dret estatal les regulacions establertes en la Directiva 2008/50/CE anteriorment analitzada.

Per tant, totes les determinacions de la Directiva 2008/50/CE són d'obligat compliment per part de qualsevol autoritat competent en relació amb la qualitat de l'aire.

Així mateix, el Reial Decret 102/2011, estableix expressament, també en el seu article 23, el següent:

*“1. Cuando en una zona o aglomeración determinada no puedan respetarse los valores límite de dióxido de nitrógeno o benceno en los plazos fijados en el anexo I, la autoridad competente podrá solicitar prorrogar esos plazos por un máximo de cinco años para esa zona o aglomeración concreta, con la condición de que se haya establecido un plan de calidad del aire de conformidad con el artículo 24 para la zona o aglomeración a la que vaya a aplicarse la prórroga; dicho plan de calidad del aire irá acompañado de la información indicada en la sección B del anexo XV en relación con los contaminantes de que se trate y demostrará que van a respetarse los valores límite antes del final de la prórroga.*

*2. Cuando en una zona o aglomeración determinada no puedan respetarse los valores límite de PM10 especificados en el anexo I debido a las características de dispersión propias de esos lugares, las condiciones climáticas adversas o las contribuciones transfronterizas, la autoridad competente podrá solicitar la exención de aplicar esos valores límite hasta el 11 de junio de 2011 como máximo, siempre que se cumplan las*

*condiciones recogidas en el apartado 1 y que demuestre que se han adoptado todas las medidas adecuadas, a escala nacional, regional y local, para respetar los plazos.*

*3. Cuando se aplique lo dispuesto en los apartados 1 o 2, la autoridad competente se asegurará de que la superación del valor límite de cada contaminante no supera el margen máximo de tolerancia especificado para cada uno de los contaminantes en el anexo I.”*

Així doncs, mitjançant el Reial Decret 102/2011 es reforça les obligacions de les autoritats competents respecte de la no superació dels valors límits establerts en la Directiva 2008/50/CE.

### 3.- Llei 16/2017

Finalment, i si bé avui per avui la Disposició adicional Primera de la Llei 16/2017 ha estat declarada inconstitucional per la Sentència TC (Sala Ple) 87/2019, de 20 de juny de 2019, en el moment en què es va redactar i publicar inicialment el PMMU, l'esmentat precepte establia en el seu apartat segon que *“L'objectiu de reducció dels òxids de nitrogen per a l'any 2020 és del 35%, i el de reducció de les partícules en suspensió de menys de 10 micres, del 30%.”*

En conclusió, doncs, les mesures previstes a l'Ordenança ZBE que finalment s'aprovi haurien de ser les necessàries per tal de complir amb els valors límits establerts en les normes analitzades.

### **SEGONA.- LES RESTRICCIONS PREVISTES A L'ORDENANÇA ZBE NO PERMETRAN A LA CIUTAT DE BARCELONA COMPLIR AMB ELS VALORS LÍMITS ESTABLERTS EN LA DIRECTIVA 2008/50/CE I AL REIAL DECRET 102/2011**

Com s'ha indicat anteriorment, l'Ordenança ZBE, ni cap altra norma sotmesa a informació pública per tal d'implementar la ZBE, va acompanyada d'un estudi d'impacte ambiental.

Aquest fet, que ja de per sí ha de suposar la declaració de nul·litat de l'ordenança en qüestió, posa de manifest la desídia i negligència amb la qual les Administracions afronten una qüestió de salut pública de primera magnitud com és al contaminació atmosfèrica.

En tot cas, com s'ha dit, és a través de la recent publicació del document d'aprovació inicial del PMMU que es pot concloure que l'Ordenança ZBE ha de ser modificada per tal d'incloure les mesures suficients per tal de complir amb la normativa d'aplicació.

En concret, a les pàgines 81, 82 i 83 del document Estudi Ambiental Estratègic del PMMU s'estableix que els objectius de reducció de les emissions per l'any 2024 ha de ser del 35% dels òxids de nitrogen i del 30% respecte de les partícules en suspensió de menys de 10 micres.

Ara bé, i tal com es recull a la taula 4.2.4 de la pàgina 83 de l'Estudi Ambiental Estratègic, les mesures previstes en el PMMU no s'aconseguiran complir fins a l'any 2024, en principi, amb els valors objectiu d'emissions de contaminants atmosfèrics del trànsit establerts a la normativa analitzada:

Taula 4.2.4. Valors objectiu d'emissions de contaminants atmosfèrics del trànsit.

Indicador	2016	2024 PMMU	Δ PMMU
Emissions d'NOx [tones/any]	7.398	4.809	-35,0%
Emissions de PM <sub>10</sub> [tones/any]	545	382	-30,0%

En aquest sentit, una de les mesures que ha de servir, en teoria, per complir amb els valors límits esmentats és la número 26 del PMMU: "Desplegar i monitorar la Zona de Baixes Emissions (ZBE) – Àmbit Rondes" (Pàg. 111 de [http://www3.amb.cat/repositori/PMMU/APROVA/3%20PMMU\\_PropostadelPla\\_Annex1\\_aprovinicial.pdf](http://www3.amb.cat/repositori/PMMU/APROVA/3%20PMMU_PropostadelPla_Annex1_aprovinicial.pdf)).

Aquesta mesura 26 consisteix, en concret, en introduir a l'any 2024 una restricció de circulació de vehicles a la futura ZBE als vehicles dièlsels amb etiqueta groga (B).

Per tant, segons la previsió continguda a la Taula 4.2.4 del PMMU, la restricció prevista per a l'any 2024 permetria, sempre i quan el parc d'automòbils actual es mantingués intacte i no es renovés en 5 anys, reduir les emissions fins al punt de compliment mínim de la normativa d'aplicació.

Per tant, és el propi Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona qui, a través del PMMU sotmès recentment a informació pública, qui indica que l'actual Ordenança ZBE no servirà per complir amb els valors límits establerts a la normativa d'aplicació ja que per fer-ho hauria de restringir, en el moment de la seva entrada en vigor, la circulació de vehicles a l'àrea de la ZBE als vehicles dièlsels amb etiqueta groga (B) i no només els que no disposen del distintiu ambiental de la DGT.

En aquest sentit, i com s'ha dit anteriorment, els valors establerts per la Directiva 2008/50/CE i el Reial Decret 102/2011 han de ser d'un màxim de 40 µg/m<sup>3</sup> de mitjana anual per l'NO<sub>2</sub>.

En canvi, però, els valors que segons dades aportades per la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA), entitat adscrita administrativament al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, s'han vist superats sistemàticament en els últims anys en diverses estacions de l'àrea de Barcelona, tal com es posa de manifest en el següent quadre:

	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Valor límit legislació EU (µg/m<sup>3</sup>)</b>	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00
<b>Estació de trànsit a l'Eixample</b>	52.30	56.71	52.06	59.50	53.87
<b>Estació de trànsit a Gràcia</b>	51.60	54.74	49.36	52.12	46.29
<b>Estació de fons a Poblenou</b>	39.31	45.18	42.77	44.13	39.00
<b>Estació de fons a Ciutadella</b>	37.22	42.51	38.61	37.93	35.49
<b>Estació de fons a Sants</b>	31.96	36.19	32.08	36.12	33.07
<b>Estació de fons a Vall Hebron</b>	28.43	32.26	29.14	32.77	28.99
<b>Estació de fons a Palau Reial</b>	31.14	34.71	30.36	32.18	28.78

Com es posa de manifest en l'anterior quadre, existeix una superació sistemàtica any rere any a les estacions de trànsit de l'Eixample i Gràcia, amb valors de diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) l'any 2018 de 53,87 µg/m<sup>3</sup> i 46,29 µg/m<sup>3</sup> respectivament.

De fet, aquest incompliment és recollit pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya a la pàgina 18 del seu informe "La qualitat de l'aire a Catalunya. Anuari 2018":

*"Diòxid de nitrogen – NO<sub>2</sub>*

*Mitjanes anuals*

*Durant el 2018, s'ha incomplert el VLa del NO<sub>2</sub> a 2 punts de mesurament de la ZQA1 (Àrea de Barcelona). Els incompliments es donen a les estacions de trànsit de Barcelona (Eixample) i Barcelona (Gràcia-St. Gervasi). A diferència de l'any 2017, no s'ha incomplert el VLa a la ZQA2 (Vallès-Baix Llobregat).*

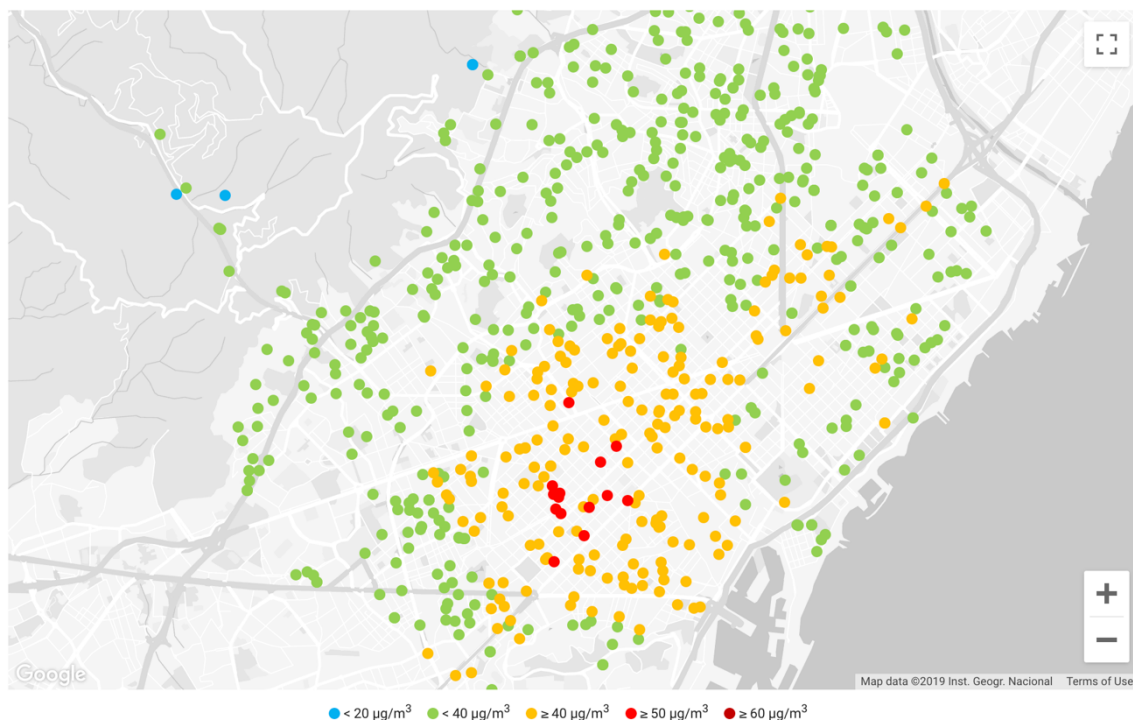
*A continuació, es presenten a la taula següent les mitjanes anuals (en µg/m<sup>3</sup>) dels últims tres anys, a les estacions de les zones que mostren nivells més elevats:*

ZQA	ESTACIÓ	2016	2017	2018
1	Barcelona (Eixample)	<b>52</b>	<b>59</b>	<b>54</b>
1	Barcelona (Gràcia-St. Gervasi)	<b>49</b>	<b>52</b>	<b>46</b>
1	Barcelona (Poblenou)	<b>43</b>	<b>44</b>	39
1	Sant Adrià del Besòs	40	40	40
2	Mollet del Vallès	<b>43</b>	<b>44</b>	40
2	Sant Andreu de la Barca	<b>41</b>	<b>43</b>	39
2	Terrassa	<b>42</b>	40	35

Taula 6: mitjanes anuals de l'NO<sub>2</sub> a les estacions amb nivells més elevats de les zones 1 i 2.

Així mateix, recentment, el grup de veïns i veïnes de l'Eixample organitzats a través de la plataforma Eixample Respira, a través d'un estudi (<https://www.contaminacio.cat/escoles/2018>) elaborat a partir de les estimacions de les dades horàries geolocalitzades dels nivells de NO<sub>2</sub> de l'any 2018 aportades per l'empresa Lobelia Earth, han constatat que en gairebé un terç dels centres escolars de la ciutat han tingut una mitjana horària, durant l'horari escolar (9h a 16h), superior al valor recomanat per la mitjana horària anual de diòxid de nitrogen (40 µg/m<sup>3</sup>).





És a dir, fins a 227 centres escolars dels 750 de la ciutat, un 30% del total, tenen una mitjana horària, durant l'horari escolar (9h a 16h), superior al valor recomanat per la mitjana horària anual de diòxid de nitrogen durant l'any 2018.

Doncs bé, pel que fa als terminis, segons la Directiva 2008/50/CE els valors límit indicats no es poden superar a les estacions de la XVPCA des de fa quasi 10 anys, en concret, des de l'1 de gener de 2010, i aquesta norma estableix, com s'ha dit, 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.

I finalment, i encara que no resulti vinculant legalment, segons el redactat vigent de la Llei 16/2017 en el moment de la redacció i aprovació inicial del PMMU, aquesta fixava clarament els següents terminis: *“L'objectiu de reducció dels òxids de nitrogen per a l'any 2020 és del 35%”*.

En canvi, l'Ordenança ZBE, que suposadament pretén aconseguir l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire, inclou un seguit de mesures que, segons el propi Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, a través com s'ha dit del Estudi Ambiental Estratègic del PMMU, no permetran aconseguir els valors indicats en les normes d'aplicació esmentades.

Per tant, i tal com ha quedat acreditat, no és cert allò es diu en el preàmbul de què l'Ordenança ZBE compleixi amb *“els principis de necessitat i eficàcia ja que es considera que la seva aprovació és l'instrument més adequat per aconseguir l'objectiu que es persegueix, la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire”*.

En conclusió, procedeix que es modifiqui l'Ordenança ZBE amb les mesures adequades, algunes de les quals s'anunciaran en el següent apartat, per tal que aquesta esdevingui un veritable instrument al servei de la salut dels ciutadans i es doni compliment, d'una vegada per totes i amb quasi 10 anys de retard, amb la normativa d'aplicació.

### TERCERA.- MODIFICACIONS NECESSÀRIES A L'ORDENANÇA ZBE

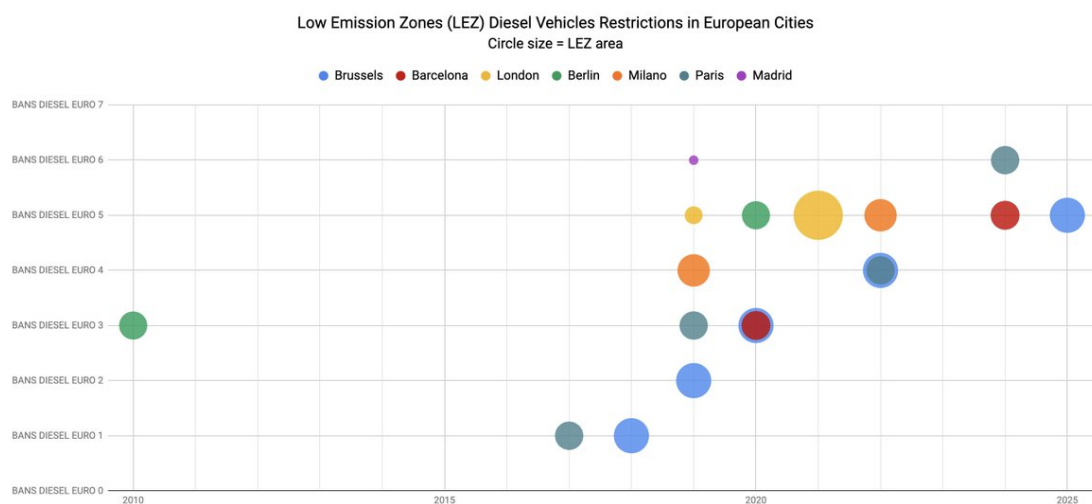
Tal com reconeix la pròpia Ordenança ZBE, la contaminació atmosfèrica Barcelona deriva, essencialment, de l'excés de trànsit privat a la ciutat i a la seva àrea metropolitana.

En conseqüència, un dels principals instruments per reduir la contaminació atmosfèrica i aconseguir complir els nivells límit és introduir mesures de restricció del trànsit que, en teoria, és allò que s'hauria d'esperar de l'Ordenança ZBE.

No obstant això, l'Ordenança ZBE preveu el nivell de restriccions ja esmentat, això és, impedir la circulació de vehicle que no disposin d'etiqueta de la DGT, alguns dels quals, els que més contribueixen a la contaminació, els comercials, a partir del 2021, segons la seva Disposició Transitòria.

Per tant, com ja s'ha acreditat, les mesures previstes a l'Ordenança ZBE no serviran, com aquesta afirma, per *"preservar i millorar la qualitat de l'aire"*, almenys en els termes que exigeix la normativa d'aplicació.

En aquest sentit, resulta il·lustratiu el següent quadre en què es veu quin és el nivell d'exigència de les mesures aplicables a través de l'Ordenança ZBE en comparació amb iniciatives similars en altres ciutats europees:



Com es desprèn d'aquest quadre, les mesures previstes a l'Ordenança ZBE no només són insuficients als efectes de complir amb els valors límits de la normativa d'aplicació, sinó també en comparació amb les aplicades en altres ciutats.

De fet, ciutats com Londres, Estocolm o Milà, van introduir amb èxit mesures de racionalització del vehicle privat fa més de 15 i 12 anys les dues primeres, a través d'una taxa de congestió, mesures que no estan previstes encara per a Barcelona, tot i superar-se a la nostra ciutat sistemàticament els valors límits previstos en la normativa d'aplicació.

A més, l'Ordenança ZBE preveu, com s'ha dit, de manera totalment injustificada, i contravenint el missatge que sempre s'havia traslladat a la ciutadania i teixit empresarial, una pròrroga d'un any pels vehicles comercials que són, és clar, els que més circulen per la ciutat.

En concret, es tracta de la Disposició Transitòria que estableix, literalment, que *"Aquesta Ordenança no produeix efectes fins transcorregut 1 any des de la seva entrada en vigor per als vehicles de les categories N1, N2, N3, M2 i M3."*

És a dir, si algun propietari de vehicle comercial, coneixedor com tothom de la normativa de la ZBE que feia anys que portava transmetent-se a la ciutadania, s'ha canviat el seu vehicle recentment per poder complir amb el que, suposadament havia de ser el nivell de restriccions de la ZBE, ara veu com, a tan sols 2 mesos de la seva entrada en vigor, l'Administració competent prorroga un any la seva restricció.

Aquesta mesura és, per una banda, tremendament perjudicial per a la salut de tots els ciutadans de la ciutat, especialment els més vulnerables, això és i com s'ha dit anteriorment, infants que veuen com les àrees on es troben les seves escoles superen sistemàticament els valors límits de contaminació.

D'altra banda, a més, aquesta mesura generarà un gran perjudici als titulars de vehicles comercials que abans de la publicació de l'Ordenança ZBE ja havien fet front a una inversió per adquirir un nou vehicle que complís amb el nivell de restricció de la ZBE en veure, a última hora, com els seus competidors podran disposar d'un any més per fer front a aquesta obligació.

És sens dubte una flagrant vulneració del principi de confiança legítima i doctrina d'actes propis que hauria de regir en l'actuació de l'Administració Pública, un veritable menyspreu al principi de seguretat jurídica, i malauradament posa de manifest que aquest Ajuntament no els preocupa la salut dels seus ciutadans, sinó eludir el compliment de les seves obligacions i l'exercici de les seves competències.

Per tant, resulta inacceptable, i més tenint en consideració que es tracta d'un problema de salut pública, que les mesures previstes a l'Ordenança ZBE no permetin assolir, en el termini més breu possible, els valors límit tal com exigeix la normativa d'aplicació.

En conclusió, i només a tall enunciatiu i no limitatiu, es proposa que es modifiqui l'Ordenança ZBE en els següents termes:

- Eliminar qualsevol pròrroga en l'aplicació de la restricció als vehicles comercials indicats a la Disposició Transitòria;
- Incloure la restricció de circulació als vehicles dièlsels amb etiqueta groga (B) i no només els que no disposen del distintiu ambiental de la DGT; o
- Establir un nivell de restricció permanent i no subjecte a dies de la setmana i horari, és a dir, que sigui una mesura 24/7 i no només aplicable als dies laborables de 7 a 20 hores.

Per tot això,

### **SOL·LICITA**

Que tenint per presentat aquest escrit d'al·legacions, l'admeteu i, en mèrits de tot allò exposat, modifiqueu l'Ordenança ZBE almenys en el sentit indicat i, per tant, s'introdueixin mesures d'eficàcia contrastada i implantació immediata que permeti reduir el trànsit en una percentatge suficient per donar compliment amb els valors límits establerts a la Directiva 2008/50/CE i el Reial Decret 102/2011.

Barcelona, a 22 de novembre de 2019.



Guille López Ginés