

**SÍNDICA
DE GREUGES
DE BARCELONA**

Informe sobre la implementació de la Zona de Baixes Emissions



M. Assumpció Vilà i Planas

Març 2021

Sindicatura de Greuges de Barcelona

Ronda de Sant Pau, 43-45, 08015 Barcelona

Telèfon 93 413 29 00

Fax 93 413 29 10

sindicadegreuges@bcn.cat

www.sindicabarcelona.cat

RESOLUCIÓ DE LA SÍNDICA DE GREUGES (EXP. 19OF000019-AB) RELATIVA A LA IMPLEMENTACIÓ DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

DESCRIPCIÓ DELS FETS OBJECTE DE LA QUEIXA

L'any 2019, especialment el darrer trimestre, i al llarg de l'any 2020, coincidint amb l'inici de la campanya informativa, l'aprovació definitiva de l'Ordenança i la imminència de la seva aplicació (a partir de l'1 de gener de 2020), la Sindicatura ha rebut un total de 326 queixes (150 l'últim trimestre del 2019 i 176 durant l'any 2020, amb una especial incidència els primers dies de l'any).

A finals del 2019 es desconeixia l'abast final de les mesures, tot i que es preveia que podia afectar la circulació, per l'àrea interna de les rondes de Barcelona de 50.000 vehicles que no disposessin de l'etiquetatge ambiental de la DGT. Aquest fet va generar la presentació de moltes queixes i peticions d'empara de la ciutadania preocupada per les afectacions, atès que, quan faltava poc per a la seva implementació, es desconeixia amb certesa quines podrien ser les possibles excepcions, la definició final de l'horari, l'abast de les possibles moratòries, fet que dificultava la planificació per als potencials afectats.

Atenent el volum de queixes, i la reiteració d'alguns dels plantejaments, llevat casos excepcionals molt concrets, es va acordar donar un tractament unificat, alhora que la Sindicatura, en el marc de la seva missió de defensa dels drets fonamentals i les llibertats públiques, especialment els que es recullen en la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat de Barcelona, va acordar iniciar una actuació d'ofici amb la finalitat **de fer un seguiment de les recomanacions efectuades per la Sindicatura l'any 2018, interessar-se pel procés d'implementació de les restriccions circulatòries a la ciutat de Barcelona (ZBE) i analitzar-ne l'impacte, especialment en relació amb determinats col·lectius vulnerables.**

Cal dir que en aquell moment es no era previsible l'afectació que significaria la pandèmia de la COVID-19.

Amb posterioritat, durant l'any 2020, s'han continuat rebent queixes, en un menor nombre, per l'afectació sobre determinats col·lectius afectats i a finals d'any relacionades amb el procediment sancionador.

Aquesta resolució s'emmarca dins el compromís de l'Ajuntament de Barcelona amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS), d'acord amb la Mesura de Govern sobre l'Estratègia d'Impuls de l'Agenda 2030, concretament amb l'objectiu 3, garantir una vida sana i promoure el benestar per a totes les persones a totes les edats.

ANTECEDENTS

M. Assumpció Vila i Planas

La contaminació atmosfèrica és un problema greu de salut a les ciutats europees, com és el cas de Barcelona. Per tant, a nivell europeu, existeix la preocupació i el compromís per millorar la qualitat de l'aire a les ciutats, ja que **el dret de les persones a viure en un medi equilibrat, sostenible i respectuós amb la salut és inqüestionable**.

Es va constatar que l'àrea metropolitana de Barcelona superava els límits de concentració en mitjana anual d'NO₂ i s'apropava als límits de PM₁₀ establerts per la UE per a la protecció de la salut, així com per les recomanacions de l'Organització Mundial de la Salut (OMS). En conseqüència, al maig del 2006 el Govern de la Generalitat, fent exercici del marc competencial, a partir de la normativa vigent i atenent les dades de qualitat de l'aire, va declarar quaranta municipis de la conurbació de Barcelona *zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric*. I es va establir normativament (Decret 152/2007, de 10 de juliol) un Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire 2007-2010, vigent fins al 2014, quan es va aprovar el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica (Acord de Govern GOV/127/2014).

En paral·lel, l'any 2008 es va aprovar la 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 una atmosfera més neta a Europa, transposada al dret espanyol per mitjà del Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, que assenyalaven uns valors de referència que no s'havien de superar.

Pel que fa a l'Ajuntament de Barcelona, el Pla de millora de la qualitat de l'aire de Barcelona (2015-2018) va establir una sèrie de línies estratègiques de caire transversal en diversos àmbits que afecten la qualitat de l'aire de la ciutat, i en aquest marc, el 20 de juliol de 2016, es va aprovar la constitució de la Taula Contra la Contaminació de l'Aire a Barcelona.

L'any 2017, per mitjà del Decret d'Alcaldia S1/D/2017-3425, de 9 de novembre, es va aprovar l'adopció de mesures de restricció del trànsit dels vehicles més contaminants **durant els episodis ambientals de contaminació atmosfèrica**, amb la finalitat de minimitzar-ne els efectes sobre la salut dels ciutadans i de restablir els nivells normals de qualitat de l'aire.¹

El Plenari del Consell Municipal de 22 de desembre de 2017 va aprovar la incorporació del Protocol d'actuació per alts nivells de contaminació atmosfèrica a la ciutat de Barcelona en el Pla bàsic d'emergències municipals.

L'aplicació de la mesura de restricció del trànsit dels vehicles inicialment afectava vehicles turisme o furgonetes sense distintiu ambiental expedit per la Direcció General de Tráfico (en endavant DGT). Posteriorment, en data 3 de desembre de

1

<<https://w123.bcn.cat/APPS/egaseta/cercaAvancada.do?reqCode=downloadFile&publicacionsId=15025>>.

2018, es va modificar l'article 2.1. del Decret per introduir: motocicletes de dues rodes, motocicletes amb sidecar, ciclomotor de dues o tres rodes i quadricicles lleugers. El 21 de maig de 2019 el Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en sessió del 21 de maig de 2019, va aprovar definitivament el Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions, que constava annexat a l'expedient.²

L'any 2019, atenent els estudis tècnics sobre contaminació atmosfèrica a Barcelona, es va valorar la necessitat d'implementar restriccions de forma permanent, més enllà d'episodis puntuals; en conseqüència, en la sessió extraordinària del 9 d'octubre de 2019 es va aprovar inicialment **d'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**, i es va obrir un període d'informació pública per a la presentació d'al·legacions.

En la mateixa data es publicava en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) l'anunci de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (en endavant AMB) sobre informació pública de modificació del Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions, que annexava el Reglament del Registre.³

En data 19 de desembre de 2019, finalitzat el període d'audiència pública i contestades les al·legacions formulades, el Plenari del Consell Municipal de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar definitivament l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar la qualitat de l'aire. L'Ordenança va ser aprovada sense cap vot en contra, amb els vots a favor dels partits governants (BComú i PSC), d'ERC i JxC, després d'acordar diverses al·legacions (com la moratòria d'un any per a les persones que necessitessin el vehicle per treballar amb ingressos inferiors als 8.000 €) i l'abstenció de la resta de partits.

La mesura va entrar en vigor el dia 1 de gener de 2020, l'endemà de la seva publicació en el *Butlletí Oficial de la Província de Barcelona* (BOPB), el 31 de desembre de 2019.

Les restriccions de circulació, en el que es defineix com a *zona de baixes emissions de l'àmbit Rondes de Barcelona* (en endavant ZBE) –l'àrea delimitada de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que inclou, totalment o parcialment, els municipis de Barcelona (a excepció de la Zona Franca i el barri de Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes), l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat i Sant Adrià de Besòs, limítrofs amb les rondes–, van esdevenir permanents des d'aleshores en un horari comprès entre les 7 h i les 20 h, de dilluns a divendres laborables.

² <<https://bop.diba.cat/anuncis/antic/022019010556>>.

³ <http://cido.diba.cat/normativa_local/8594374/reglament-del-registre-metropolita-de-vehicles-estrangers-i-altres-vehicles-autoritzats-a-les-zones-de-baixes-emissions-area-metropolitana-de-barcelona>.

M. Assumpció Vilà i Planas

Tot i que tenen la consideració de contaminants els vehicles de les categories L, M o N que no tinguin assignat cap distintiu ambiental de la DGT(annex II de l'Ordenança definit segons l'annex II del Reglament general de vehicles), l'**Ordenança preveia una moratòria d'un any per a determinats vehicles** en funció de la tipologia, ús o situació personal o econòmica del titular. Es van establir exempcions (vehicles destinats al transport de persones amb mobilitat reduïda, o amb malalties que els condicionen l'ús del transport públic, vehicles de serveis d'emergència i essencials); casos d'excepcionalitat (per a vehicles que presten serveis singulars), i la possibilitat que les persones titulars del vehicle poguessin obtenir 10 autoritzacions diàries cada any per accedir i circular per la part de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona, inclosa dins del terme municipal de Barcelona, definit en la mateixa Ordenança. Ara bé, calia que tots aquest vehicles s'inscrivessin en el Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions.

El règim sancionador va requerir el consens dels diferents municipis afectats per l'aplicació de la nova normativa, i amb l'actuació coordinada des de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, es **va determinar que l'activitat sancionadora restaria suspesa fins al dia 1 d'abril de 2020**.

Ara bé, el mes de març de 2020 la pandèmia de la COVID-19 va irrompre en el dia a dia de la ciutat, i va afectar el normal funcionament dels serveis públics i també la implementació de les mesures derivades de la ZBE. Conseqüentment, per mitjà d'un ban de data **18 de març de 2020 es va suspendre l'aplicació del règim sancionador**, previst en l'Ordenança del 20 de desembre de 2019⁴ i que havia d'iniciar-se el dia 1 d'abril de 2020, i es va establir que es mantindria durant la vigència de l'estat d'alarma declarat pel Reial decret 463/2020, de 14 de març, o de les seves prorroques o modificacions.

Davant la situació de crisi sanitària, econòmica i social, que acompanyava la crisi climàtica que motivava l'adopció de la mesura de la ZBE, el de 22 de juliol de 2020, mitjançant un ban⁵ es va anunciar que **l'activitat sancionadora s'iniciaria el 15 de setembre de 2020** i que s'incrementaven els ingressos màxims requerits per acollir-se a la moratòria prevista per a vehicles professionals. Alhora que es va procedir a la revisió de les moratòries establertes.

Finalment, per mitjà d'un ban de **17 de novembre de 2020, publicat en el BOPB de 21 de novembre de 2020**,⁶ atesa la situació excepcional ocasionada per la COVID-19, **s'amplia per a determinades categories de vehicles el termini a partir del qual produirà efectes 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.

⁴ <<https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/119268>>.

⁵ <[https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/119268/1/GM_Ban Alcalde%20C%3A%2020-07.pdf](https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/119268/1/GM_Ban_Alcalde%20C%3A%2020-07.pdf)>.

⁶ <<https://bop.diba.cat/anunci/509364/ampliacio-del-termini-establert-a-la-disposicio-transitoria-primer-de-l-ordenanca-relativa-a-la-restriccio-de-la-circulacio-de-determinats-vehicles-a-la-ciutat-de-barcelona-ajuntament-de-barcelona>>.

Cal dir que, durant tot aquest període, la implementació de la ZBE no ha estat exempta de controvèrsia i ha estat objecte de recursos davant del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC). El mes de juliol de 2020 es va fer públic el pronunciament de la Sala cinquena sobre l'aplicació de mesures cautelars per suspendre la zona de baixes emissions (ZBE), que havien requerit diverses entitats mentre no es dictés una resolució sobre el recurs interposat contra l'Ordenança.⁷ Segons diverses fonts, el 30 de juliol de 2020 informaven que el TSJC s'havia pronunciat en contra de l'adopció de mesures cautelars ja que, tot i reconèixer que aquestes poden causar danys significatius a alguns sectors, suspendre l'aplicació de la normativa compromet tant el dret a la salut com el dret al medi ambient, alhora que consolida una situació de qualitat de l'aire contrària a la normativa mediambiental europea. S'assenyala que **segons el TSJC, cada cop són més freqüents situacions de risc per contaminació a Barcelona, que afecten el dret a la salut i que preval l'interès general que exigeix la protecció de la salut i el medi ambient, objectius de la ZBE, sobre l'interès particular. A més de consolidar una situació de qualitat de l'aire contrària a la normativa mediambiental europea.** S'afegia que el Tribunal recordava que la Comissió Europea ha portat Espanya davant del Tribunal de Justícia de la UE pels incompliments dels nivells màxims de contaminació per ciutats com Barcelona i fa referència a les directives europees en la matèria. De fet, fins i tot apunta que l'interès públic *exigeix la immediata aplicació de la norma per evitar l'impacte en la salut de la contaminació de l'aire.*

ANÀLISI DE LES QUEIXES REBUDES A LA SINDICATURA (2017-2020)

Des del mes de novembre del 2017, coincidint amb l'aprovació de l'adopció de mesures de restricció del trànsit dels vehicles més contaminants durant episodis ambientals de contaminació atmosfèrica, fins a la data de tancament del present informe, al desembre del 2020, passat un any de l'aprovació definitiva de l'Ordenança, **la Sindicatura ha rebut 354 queixes**, de les quals un 86 % corresponen a 2019-2020.

Període 2017-2018

L'adopció de la mesura de la ZBE a finals del 2019, va motivar que aquell mes de desembre, diversos interessats es dirigissin a aquesta Sindicatura per exposar les seves preocupacions respecte de les repercussions que l'aplicació de les mesures podien tenir per a determinades persones o col·lectius. Les 28 queixes que es van rebre feien referència a:

⁷ <<https://www.ccma.cat/324/el-tsjc-rebutja-adoptar-mesures-cautelars-contr-la-zona-de-baixes-emissions-de-barcelona/noticia/3040082/>>.
<https://www.elnacional.cat/ca/barcelona/tsjc-avala-zona-baixes-emissions-barcelona-optima-salut_526791_102.html>.
<<https://www.elpuntavui.cat/territori/article/11-mediambient/1828533-el-tsjc-rebutja-adoptar-mesures-cautelars-contr-la-zona-de-baixes-emissions-de-barcelona.html>>.

M. Assumpció Vilà i Planas

1. La precarietat i/o dificultat econòmica de moltes famílies per assumir en aquells moments el cost d'un nou vehicle i que el necessiten per:

- Anar a treballar o desplaçar-se fora de Barcelona a la ciutat o a la inversa, amb horaris laborals (torns de nit, matinada...) o zones (polígons industrials...) **amb poca o sense alternativa amb transport públic** o que requereixen desplaçar material, estris pesants o material tècnic, cosa que no és possible amb transport públic, per als quals tampoc és vàlida com a alternativa la targeta verda.
- Desplaçaments puntuals i necessaris –en ocasions des de fora de Barcelona–, per efectuar visites o tractaments mèdics, acompanyament de gent gran, persones amb problemes de mobilitat, malalts o infants.
- Marxants que utilitzen puntualment el vehicle únicament per arribar als punts de venda de fires i mercats que es realitzen a Barcelona, on resten aturats. Segons exposaven, no poden traslladar els productes amb transport públic ni poden assumir el cost d'un nou vehicle, sobretot quan aquests són adaptats o quan els propietaris, per la seva edat avançada, no podran amortitzar la inversió d'un de nou.

2. Ús molt reduït o puntual del vehicle (pràcticament per a sortides estivals o desplaçaments ocasionals).

3. Desacord amb els criteris aplicats (etiquetes ambientals) en relació amb la inspecció tècnica de vehicles (ITV).

- Per considerar que no es tenien en compte altres factors, com les especificitats tècniques de cada vehicle; els resultats favorables de les inspeccions tècniques de vehicles (ITV); el possible ús puntual, les circumstàncies personals dels seus titulars; alternatives tècniques que possibilitin la reducció d'emissions en els vehicles, etc.

Període 2019-2020

En primer lloc, previ als aspectes més concrets sobre l'objecte, s'ha d'assenyalar que **un 22 % de les queixes van ser presentades per persones residents fora del municipi de Barcelona** que veuen amb preocupació com es veuran afectats o dificultats aquells desplaçaments que realitzen amb el seu vehicle per diversos motius (laborals, estudis, mèdics, atenció de familiars i/o acompanyaments per gestions en especial a persones grans, règims de custòdia compartida de fills...). Cal assenyalar que en alguns casos s'han adreçat a la Sindicatura residents fora de Catalunya que es desplacen a Barcelona puntualment i que invoquen principis d'igualtat i/o de llibertat de circulació per tot el territori de l'Estat espanyol. Fet que posa de relleu que l'afectació de la ZBE va més enllà del municipi de Barcelona i/o de la resta de municipis que també han aprovat mesures per a la restricció de la circulació a l'entorn de Barcelona.

En relació amb les particularitats de l'objecte de queixa i el seu volum, s'han tractat grans blocs de temàtiques, no excloents, atès que hi havia algunes queixes que plantejaven diferents motius de disconformitat:

- **El 27 % fan referència a la disconformitat amb el criteri adoptat** per discriminar quins vehicles són objecte de les restriccions, és a dir, **les etiquetes ambientales de la DGT**. En aquest sentit, moltes queixes refereixen que els vehicles passen correctament l'ITV i consideren que aquesta inspecció hauria d'avaluar la idoneïtat de la circulació d'un vehicle i que l'actual sistema no reflecteix la potencial contaminació que pugui generar un vehicle ja que no té en compte altres factors com l'ús i quilometratge.
- **Un 26 % de les queixes manifesten que el transport públic no els resulta una alternativa vàlida**, per compatibilitzar, en temps, diferents activitats professionals i/o acadèmiques. Aquest punt ha tingut una especial incidència arran de la crisi econòmica i social derivada de la situació de la pandèmia provocada per la COVID-19, i exposa en especial les dificultats que significa l'ús diari i el compliment d'horaris en relació amb l'ús de serveis com Rodalies en moments en què es redueix l'oferta. Alguns casos arriben a fer comparatives entre el temps que els significa desplaçar-se en transport públic i amb vehicle particular, diferència que s'incrementa si el desplaçament es realitza a la nit o els caps de setmana.

Arran de la pandèmia per la COVID-19 s'han incrementat les queixes relatives a persones pertanyents a col·lectius de risc, per a les quals el transport públic no significa una opció recomanable.

- **El 24 % de les queixes exposen dificultats econòmiques que els fa inviable el canvi del vehicle (cotxe i/o moto)**. El canvi a una opció de vehicle menys contaminant com l'elèctric és costosa i l'adquisició d'un vehicle (de segona mà) sense conèixer la seva afectació futura genera incerteses. El nombre d'aquest tipus de queixa també s'ha incrementat arran de les conseqüències econòmiques i socials de la pandèmia.
- **Un 21 % exposen que necessiten el vehicle per a la seva activitat professional**, atès que s'han de desplaçar a polígons industrials o complir horaris laborals i/o torns rotatoris que coincideixen amb els marges de la ZBE. Altres casos transporten material tècnic, pesat o voluminós, cosa que no els permet fer ús del transport públic. En edats properes a la jubilació, resulta inviable l'adquisició d'un nou vehicle, necessari per a les activitats, ja que tampoc podrien amortitzar la despesa.
- **Un 20 % de les queixes refereixen la manca d'alternatives tècniques que possibilitin l'adequació dels vehicles** per a l'obtenció de l'etiqueta ambiental que permeti el manteniment del seu ús sense restriccions (filtres).
- **El 12 % estan disconformes amb el manteniment del pagament de l'import de l'IVTM, tot i que se'ls restringeix l'ús del vehicle**.
- **El 5 % presenten queixes en relació amb l'afectació de les restriccions sobre els vehicles clàssics**, i posen en relleu el valor cultural i patrimonial que

M. Assumpció Vilà i Planas

Signifiquen (Club del 600, Moto Impala), els pocs quilòmetres que efectuen i el diferent tractament que es dona en altres països.

- **Un 4 % no estan d'acord amb el procediment seguit** (manca d'informació i/o dificultat per a l'obtenció del text de l'Ordenança per a la presentació d'al·legacions, indefinició de les mesures concretes fins pocs dies abans de l'entrada en vigor de la mesura, informació amb poc marge de temps...).
- **Un 3 % ha mostrat** la seva preocupació per **problemes no resolts vinculats a persones amb diversitat funcional i/o sensorial**, sobre la gestió i/o concessió de les autoritzacions per circular i/o que aquestes es vinculen a la titularitat del vehicle de la persona que té reconeguda la discapacitat.

Altres queixes també significatives han estat:

- Repercussions exposades pel Gremi Provincial de Tallers de Reparació d'Automòbils, vinculades a les afectacions que les mesures derivades de la ZBE impliquen en l'exercici de la seva activitat (realització de proves dinàmiques, necessitat de tramitació d'algunes de les 10 autoritzacions establertes pels desplaçaments dels vehicles als tallers).
- A finals d'any, han sorgit noves problemàtiques de l'aplicació de procediments sancionadors (fotodenúncies practicades a vehicles "arrossegats" per grues).
- Disconformitat per part de l'Associació de Marxants per l'afectació que les restriccions poden tenir sobre els mercats, vehicles especialitzats i que entren a Barcelona per estar estacionats en una parada.
- La manca d'alternatives, tot i la moratòria, per part de sector industrial per poder renovar i adaptar la flota de vehicles, per inviabilitat d'alternatives i/o per no ser possible plantejar un canvi per l'edat dels titulars (propera a la jubilació, no possibilitat d'amortització de la inversió efectuada).
- No es té en compte la casuística de persones que treballen els caps de setmana i tenen festa els dies laborables, que és quan poden sortir de Barcelona.
- Consideració d'insuficients les 10 autoritzacions anuals.
- Algunes queixes exposen que han de fer desplaçaments de llarga distància els caps de setmana i els repercuteix molt negativament l'espera els divendres fins a les 20.00 per poder sortir de Barcelona.
- No es té en compte l'ús del vehicle, sols l'antiguitat. Cotxes amb poc quilometratge. Algunes persones exposen que sols fan ús del vehicle per desplaçar-se al treball, fora de Barcelona, i viuen a molt poca distància dels accessos a les rondes.
- En el cas de les motos, es posa l'accent ens els beneficis que aquests vehicles representen per reduir la congestió de circulació a la ciutat, entre altres aspectes.
- Furgonetes tipus camper, autocaravanes, sols utilitzades per a usos d'oci, vacances. Han d'esperar les 20.00 h per sortir de Barcelona i no poden retornar els dilluns.

- L'enllaç amb la C-17 des de les rondes obliga a l'entrada a entrar en una zona on no és permesa la circulació dins la ZBE. Per tant, l'ús d'algunes vies no permet travessar la ciutat per les rondes (B-10 i B-20) i implica sancions.
- La T-Verda, en els casos en què el vehicle té un ús intensiu per diferents membres d'una família, no representa una opció vàlida per ser unipersonal i amb limitacions sobre la seva titularitat.
- L'adquisició de vehicles dièsel va estar incentivada per l'Estat.
- Manca d'opcions d'estacionament fora de Barcelona amb accés al transport públic.
- No es té en compte la contaminació que significa el desballestament d'un vehicle contraposat a la seva possible utilització amb mesures que facilitin la reducció de la contaminació que pugui generar.
- Les comparatives dels índexs de contaminació més recents no tenen en compte altres factor que incideixen en l'increment de la circulació i/o la congestió, com pot ser la restricció de carrils i vies de circulació i la reducció de places d'estacionament que impliquen més circulació per a la seva recerca.
- Es considera que s'aplica una mesura retroactiva.
- Queixa sobre la poca incidència de mesures per reduir la contaminació sobre altres grans contaminants (port, aeroport, TERSA...).

ACTUACIONS FETES

Consultes i contactes amb diferents entitats i sectors. A fi de disposar d'un ventall més ampli de sensibilitats, més enllà dels casos particulars i d'algunes entitats i associacions que s'havien dirigit a la Sindicatura, es van impulsar accions per conèixer el seu parer en relació amb la implementació i l'impacte de la nova Ordenança. En concret, des de la Sindicatura es van mantenir contactes amb:

Ecologistes en Acció	Gremi del Motor
Catalunya Camina	Gremi de Tallers
FECAV (Autotransport	Gremi de Transport i Maquinària de
Autocars)	Construcció
Federació d'Associació de	Moventia
Veïns i Veïnes de Barcelona	PTP (Plataforma pel Transport Públic).
(FVAV).	RACC

En general, cal assenyalar l'interès per la col·laboració i l'aportació d'impressions, cosa que posava de manifest, tal com succeeix amb les queixes presentades, la gran diversitat d'opinions, fins i tot oposades, que es formulaven però alhora coincidents en l'interès comú de la millora de la qualitat ambiental i l'impacte que la mesura comportava, tot i que analitzat des d'òptiques diferents.

Per un costat es posava en relleu la necessitat que la norma tingues en compte **factors molt diferents**, per exemple en el sector del transport col·lectiu, vehicles industrials, etc. En canvi altres opinions qüestionaven la possible moratòria en l'inici de l'aplicació de la mesura, podia endarrerir copsar-ne l'efectivitat.

Amb els serveis municipals

El mes de novembre de 2019 es va realitzar una reunió amb les persones responsables de comunicació de la Segona Tinència d'Alcaldia, Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona.

En data 17 de febrer de 2020 es va dirigir a la Segona Tinència d'Alcaldia, Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat una petició d'informació sobre diferents aspectes vinculats a la implementació de la ZBE.

El 24 d'abril de 2020 es va mantenir una reunió amb representants de la Segona Tinència d'Alcaldia, a fi de tractar diferents aspectes del contingut de la petició d'informe emesa des de la Sindicatura en data 17 de febrer de 2020, i disposar d'informació per a l'estudi de l'actuació d'ofici.

Es va exposar el volum i tipologia de les queixes, la preocupació per la incidència que la mesura tindria sobre economies precàries, sense opció de poder fer un canvi del vehicle, les opcions tècniques, i a nivell de sector es van tractar algunes afectacions concretes, com les afectacions sobre el gremi de tallers.

Es va rebre la resposta de l'Ajuntament en data 3 de novembre de 2020.

Recerca i seguiment d'informacions vinculades a la implementació de la ZBE.

Durant aquest període s'han seguit les informacions i evolució de les restriccions per mitjà de diferents mitjans (pàgines web de l'Ajuntament, mitjans de comunicació, recerca d'informació, assistència a reunions del Pacte de Mobilitat i Taula per l'Emergència Climàtica, etc.).

Visites. S'han realitzat trajectes de recorreguts de les rondes per visualitzar diferents sortides de les rondes i el recorreguts de connexions de la C-17 amb les rondes de Barcelona (B-20).

CONSIDERACIONS

Cal dir que, en essència, les queixes se centren en les diferents preocupacions per les conseqüències que l'aplicació de les mesures els representa, així com qüestions relatives al mètode o criteris adoptats i la manca d'alternatives tècniques.

Si bé l'aplicació de la mesura respon als principis de cautela, acció preventiva de correcció de la contaminació i de responsabilitat sobre qui contamina. La Sindicatura torna a plantejar que el principi de la proporcionalitat, en **relació amb l'esforç de l'exigència sobre els diferents agents implicats**, pren més força després de l'anàlisi de moltes de les queixes presentades, que, reiterem, no es posicionen contràries a la finalitat de la mesura sinó que es queixen dels perjudicis que els genera, o que es estan disconformes amb l'aplicació d'unes mesures que no tenen en compte altres opcions, que entenen podrien ser més tan o més vàlides o alternatives.

Tot i això, cal indicar que la confluència de diferents drets en l'aplicació d'una mesura de gran abast i complexitat com aquesta, entre salut i mobilitat, entesa com la capacitat de mobilitzar-se de les persones, que incideix indirectament en altres drets, com el treball, la cultura, l'educació, pot ser objecte de discussions jurídiques en què ha de prevaldre el dret a la salut, ja que cerca un bé comú, l'aplicació del qual no implica desajustos i greuges als diferents agents afectats.

Ara bé, els objectius d'aquest informe no se centren en l'estudi de la mesura en si mateixa sinó en la seva implementació, i s'analitzen, des de l'anterior resolució de la síndica, l'aplicació i/o els efectes de les seves recomanacions i l'afectació sobre la ciutadania i, en especial, les persones vulnerables.

En aquest sentit, cal recordar que l'article XVIII de la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat⁸ preveu que els ciutadans i ciutadanes tenen dret a un medi ambient sa que cerqui la compatibilitat entre el desenvolupament econòmic i l'equilibri ambiental. I amb aquesta finalitat, les autoritats municipals adopten, sobre la base del principi de precaució, polítiques de prevenció de la contaminació (incloent la contaminació acústica), d'estalvi d'energia, de gestió del reciclatge, reutilització i recuperació dels residus; amplien i protegeixen els espais verds de la ciutat. L'article XX del mateix text disposa *el compromís de les ciutats signatàries, de garantir el dret dels ciutadans i ciutadanes a tenir mitjans de transport compatibles amb la tranquil·litat a la ciutat i a afavorir transports públics accessibles a tothom segons un pla de desplaçaments urbans i interurbans. Controlen el tràfic automobilístic i garanteixen la seva fluïdesa tot respectant el medi ambient. (...) es comprometen a signar els recursos necessaris per fer efectius aquest drets i, si s'escau, recorren a formes de col·laboració econòmica entre entitats públiques, empreses privades i la societat civil.*

Cal afegir que l'article 43 de la Carta Municipal de Barcelona preveu que *les ordenances municipals han d'establir les mesures que permetin a l'Ajuntament fomentar l'ús del transport públic davant el transport privat i l'ús de vehicles no contaminants davant dels que puguin produir algun tipus de contaminació.*

És en aquest punt que l'interès per la implementació de la mesura, en relació amb les queixes presentades, posa en relleu que la millora de la qualitat, objectiu de la ZBE, ha d'anar recolzada per altres accions per part de l'Administració a fi d'acompanyar el ciutadà, fomentar i no imposar un canvi d'usos de mobilitat i compaginar els diferents modes per tal d'afavorir la qualitat de vida i la salut de la població.

Per aquest motiu, la síndica va demanar a l'Ajuntament conèixer quines accions es preveïen pel que fa al transport públic, d'ajudes per optar a mitjans menys contaminants i/o per afavorir l'adaptació de vehicles. A banda dels mecanismes i mitjans de comunicació.

⁸ <<https://www.idhc.org/arxius/recerca/CartaEuropea.pdf>>.

1. SEGUIMENT DE LES DE LES RECOMANACIONS EFECTUADES PER LA SINDICATURA L'ANY 2018

Arran de diverses queixes en relació amb les afectacions que generaven les mesures de restriccions circulatòries per episodis de contaminació atmosfèrica (2017), la síndica de greuges de Barcelona va emetre una decisió al desembre del 2018, que pot consultar-se a la pàgina web de la Sindicatura,⁹ que va concloure amb diferents recomanacions. Amb posterioritat, el 10 de març de 2019, la síndica va rebre la resposta de l'Ajuntament a les recomanacions efectuades.

En aquella resolució, el contingut de la qual es dona per reproduït, es va referenciar la normativa nacional i els tractats internacionals, per la qual es reconeix la atmosfera com un *bé comú indispensable per a la vida respecte del qual totes les persones tenen el dret d'ús i gaudiment i la obligació de la seva conservació*. Alhora que s'invocava la necessitat d'involucrar en la conservació de l'ambient atmosfèric, no només els poders públics, sinó també la societat en el seu conjunt, corresponsabilitat que alhora es fa recaure en l'actuació de les diferents administracions públiques.

Si bé la decisió feia referència als **principis de cautela, acció preventiva, de correcció** de la contaminació en la mateixa font i de responsabilitat sobre qui contamina, arran de les queixes presentades i l'anàlisi de certes situacions particulars **la Sindicatura va entendre que, sense que impliqués una reducció sobre els efectes i objectius a assolir, l'establiment de mesures i la seva aplicació havien de tenir també com a principi inspirador la proporcionalitat de l'esforç de l'exigència que podia recaure sobre els diferents agents implicats.**

Es va concloure que l'actuació de l'Administració estava emparada pel marc normatiu de referència i per les pròpies competències, a fi de treballar per garantir la qualitat de l'aire i la salut de la ciutadania, emparada per les dades i estudis relatius a la qualitat de l'aire. De la informació aportada no es deduïa que hi hagués suficient concreció de l'impacte que les mesures produïrien sobre la ciutadania, de les opcions vàlides de què disposaria la població per resoldre els problemes que les restriccions anaven a originar sobre els afectats, com serveis d'orientació i/o suport, mesures per pal·liar les incidències o problemàtiques que sorgirien, en els afectats i sobre el conjunt de la població per l'impacte que podria produir sobre els actuals serveis de transport, per afavorir un canvi d'hàbits i que esdevinguessin una veritable alternativa a la utilització del vehicle particular; **en conseqüència, la decisió va anar acompanyada d'un conjunt de recomanacions.**

Transcorregut el temps, i atenent la nova ordenança i el nou volum de queixes rebudes, moltes de les quals fan incidència en les dificultats de la ciutadania per assumir l'impacte de la mesura, en el marc de l'actuació d'ofici iniciada, s'ha considerat adient fer un seguiment de les recomanacions efectuades, atenent la resposta donada per l'Ajuntament a aquestes, així com les informacions rebudes posteriorment per part dels serveis municipals i consultes efectuades des de la Sindicatura.

⁹ Decisió de la Síndica de Greuges de Barcelona, desembre del 2018
< https://sindicadegreugesbcn.cat/pdf/resolucions/res_521560339355.pdf>

- **RECOMANACIÓ.** Establir mesures concretes o un servei d'atenció i orientació per als titulars dels vehicles afectats per les mesures de restricció de circulació als efectes que es puguin atendre casos o situacions que requereixen de respostes individualitzades, tractaments globals i/o facilitar l'orientació necessària per a la recerca de tot tipus d'alternatives.
 - En resposta a aquesta recomanació l'any 2019, l'Ajuntament va informar que el contacte amb el ciutadà es realitzava mitjançant el sistema IRIS i el 010, i que es preveia reforçar el sistema els mesos previs a la implementació de la ZBE permanent amb una campanya de comunicació específica.
 - Posteriorment, *en relació als Punts d'atenció i serveis establerts, s'informava que des del mes d'agost de 2019 s'havia intensificat la campanya informativa de la ZBE en coordinació amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la Generalitat de Catalunya i els 5 ajuntaments que integren la Zona de Baixes Emissions. Durant setmanes prèvies, a més, es va enviar més de 10.000 cartes d'avís als propietaris de vehicles sense distintiu ambiental de la DGT. S'indica que la informació segueix activa per a consulta en els següents canals:*
 - via web: www.zbe.barcelona*
 - via telefònica: 930 333 555; 010*
 - via presencial:*
 - OAC Àrea Metropolitana de Barcelona C/62, núm. 16 - 18 Zona Franca
 - OAC Sant Miquel Plaça Sant Miquel
 - S'afegeix que es van fer campanyes d'informadors al carrer en diferents espais de temps (desembre, gener 2020).
 - L'Ajuntament informava,¹⁰ el 15 de novembre de 2019, de l'inici d'una campanya informativa sobre la ZBE. Aquell mateix dia s'activava la web informativa i el Registre metropolità zbe.barcelona. La primera fase de la campanya multimèdia havia d'estar activa fins al 31 de desembre de 2019 i es preveia una segona fase de gener a març del 2020.

El mes de desembre de 2018, la síndica ja posava de manifest que no **s'apuntava ni s'intuïen quines possibles informacions o respostes es donaria als afectats a fi que es poguessin planificar, adaptar o cercar alternatives a les restriccions, no només amb l'horitzó del dia 1 de gener de 2020 sinó tenint en compte que, tot i que puntuals, les restriccions ja podien ser d'aplicació en qualsevol moment, malgrat que no s'havien produït.** En conseqüència, des de la Sindicatura es considerava que calia valorar i avaluar de quina manera es podia pal·liar la càrrega de les mesures sobre els directament implicats, en la major part particulars o petits autònoms, però també negocis o activitats vinculades a determinats sectors, als quals

¹⁰ Servei de premsa de l'Ajuntament de Barcelona, novembre del 2019
[<https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2019/11/page/6/>](https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2019/11/page/6/).

resultava molt difícil poder assumir la substitució del seu vehicle o l'adopció d'un canvi d'hàbit. **Ahora** i en aquestes circumstàncies feien preveure la conveniència de serveis d'informació i/o orientació per a la població en general, i en especial per a les persones afectades per les restriccions, per rebre assessorament sobre com cercar alternatives vàlides als seus desplaçaments amb transport públic, informació sobre energies alternatives aplicades a la mobilitat sostenible, així com sobre les diferents opcions i incentius econòmics i fiscals que puguin existir.

Si bé des del 2017 s'anunciava l'aplicació de la mesura, inicialment només prevista per a episodis de contaminació, no va ser fins al mes d'agost del 2019 que es va intensificar la campanya informativa de la ZBE en coordinació amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), la Generalitat de Catalunya i els 5 ajuntaments que integren la ZBE. Durant les setmanes prèvies, a més, es van enviar més de 10.000 cartes d'avís als propietaris de vehicles sense distintiu ambiental de la DGT.

A part de la informació facilitada des dels serveis municipals, altres informacions concretes que, a banda de campanyes prèvies, **el 15 de novembre de 2019 va establir-se com a data per a l'inici de la campanya informativa**. La informació es podia consultar tant a la pàgina web de l'Ajuntament de Barcelona,¹¹ com [a la pàgina web de l'AMB](#),¹² [on es feia una](#) especial incidència en la necessitat de la informació, i aquest propòsit es posava en relleu amb declaracions institucionals de les entitats:

*"Segons la darrera enquesta de GESOP realitzada per a l'AMB, aquest passat estiu, tres de cada quatre ciutadans han sentit a parlar de les restriccions a la ZBE Rondes BCN i set de cada deu valoren positivament aquesta mesura", (...) "Demostren que les nostres mesures estan arribant a la ciutadania, i que aquesta és conscient dels problemes de salut pública que suposa la qualitat de l'aire que tenim" (...). "Tal com ens han demostrat altres ciutats europees que ja tenen zones de baixes emissions i van per davant nostre, la **comunicació i informació és essencial per aconseguir-ho**".*

"Posarem tots els esforços per informar la ciutadania, perquè la ZBE és una mesura que no es pot esperar. Es tracta de la nostra salut, en especial la de les persones més vulnerables. La contaminació afecta la qualitat de vida dels veïns i les veïnes de les nostres ciutats i, per tant, necessitem aquestes mesures efectives per fer-hi front. Cal que la ZBE impliqui un canvi d'hàbits de la ciutadania en la seva manera de moure's per les ciutats, i per això és tan important informar-se'n abans d'agafar el cotxe o la moto". (...).

La web, a banda d'oferir la informació de que es disposava sobre la ZBE Rondes BCN, indicava que aquelles eren les plataformes on els ciutadans als quals no els

¹¹ <<https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2019/11/15/comenca-la-campanya-informativa-sobre-la-zona-de-baixes-emissions/>>.

¹² <<https://www.amb.cat/ca/web/amb/actualitat/sala-de-premsa/notes-de-premsa/detall/-/notaprensa/l-amb--l-ajuntament-de-barcelona-i-la-generalitat-de-catalunya-llancen/8460880/11696>>.

corresponia l'etiqueta ambiental de la DGT, i els estrangers, s'havien d'inscriure a fi de sol·licitar i tramitar les autoritzacions per accedir i circular dins la ZBE Rondes BCN.

La informació també es referia al Registre de vehicles autoritzats, tràmit que podia efectuar-se **de forma presencial a l'OAC de l'AMB de la Zona Franca** i per correu postal, i que podia iniciar-se'n la tramitació a partir del 16 de novembre de 2019, tot i que **es podria acabar de completar** a partir del 15 de desembre.

S'explicava que **la primera fase de la campanya multimèdia estaria activa fins al 31 de desembre de 2019 i tindria una segona fase de gener a març del 2020**. A banda dels múltiples suports publicitaris i accions especials, oferia diverses vies d'informació i registre per facilitar les gestions a tota la població.

*“Els principals canals de difusió de la campanya multimèdia són a l'espai públic i als entorns urbans de circulació de vehicles, ja sigui en mobiliari exterior (banderoles, opis), en el transport públic (autobusos, Metro, FGC, TRAM i Rodalies) o en tanques publicitàries als accessos de la ciutat (estàtiques i leds). També arribarà amb força a la televisió, amb espots de 30 segons i recordatoris més breus, a la ràdio, amb falques de 20 segons en ràdios generalistes i locals, i a la premsa. Tot això va complementat d'una àmplia **estratègia en línia**, que inclou bàners, displays i vídeos pre-roll.*

*També s'ha editat un **tríptic informatiu** que estarà disponible als ajuntaments, als equipaments municipals i les OAC, en dependències de la DGT, operadors de transport i centres de salut i hospitals. A la ciutat de Barcelona, també es farà un desplegament informatiu amb cartelleria als barris i hi haurà dues onades d'informadors al carrer en punts clau de concentració de vehicles i motos, durant les fires de Nadal i en diferents esdeveniments a la ciutat. També es faran sessions informatives específiques als 10 districtes de la ciutat.*

*A banda d'informar sobre els vehicles afectats i la restricció, un dels objectius que persegueix aquesta nova campanya de l'AMB, l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya és facilitar i recordar als usuaris dels vehicles sense distintiu ambiental **informació d'acompanyament i alternatives de transport** en les seves rutes i desplaçaments diaris, en cas que els afecti la restricció, i **oferir diferents canals d'informació** i resoldre tants dubtes com sigui possible.*

*Paral·lelament, també es duran a terme **accions especials, per arribar al màxim de població possible**. Una part va adreçada als conductors de vehicles.*

*La primera, són els corners que s'instal·laran a **estacions d'ITV**, amb cartells, roll-ups i fullets.*

*La segona acció serà als **peatges de les autopistes**, on es donarà un fullet informatiu, i a les àrees de servei de carretera, on hi haurà cartells informatius.*

*D'altra banda, també sortirà als **panells de missatges variables de les carreteres gestionats pel Servei Català de Trànsit**.*

*En l'àmbit de la salut, i per arribar als **col·lectius més vulnerables**, la campanya s'estendrà també als centres de salut públic de la Generalitat de Catalunya. Aquesta acció, inclourà, a banda dels cartells i fullets, un vídeo informatiu.*

De cara als turistes i visitants, s'informarà sobre la ZBE a les llires de turisme i als allotjaments turístics i també es farà arribar aquesta informació a través de d'enviaments per correu electrònic específics, webs i xarxes socials.

De cara als transportistes de mercaderies, s'han fet reunions informatives amb els principals agents del sector, entre altres accions previstes."

Ara bé, tot i reconèixer el desplegament informatiu que es va realitzar, a banda de donar a conèixer la implementació de la mesura, en alguns àmbits **la informació que en aquelles dates s'oferia era genèrica, atès que restava pendent d'aprovació definitiva l'Ordenança, sense concretar aspectes que havien de ser objecte d'anàlisi per mitjà de les respostes a les al·legacions presentades** (excepcions, moratòries, horaris de les afectacions, etc.). **I no responia als requeriments fets des de la Sindicatura en relació amb respostes concretes i individualitzades, que permetéssim a la ciutadania analitzar l'impacte de les mesures sobre la seva realitat i, si era el cas, cercar alternatives a l'ús del vehicle privat amb un cert marge de previsió i planificació, fet especialment important en economies més fràgils.** Així per, exemple, trobem que la moratòria que finalment es va introduir relativa a les persones amb pocs ingressos i que feien ús del vehicle per motius professionals, no estava inclosa en els tríptics informatius, en canvi sí que s'han incorporat les darreres modificacions, i s'ha ampliat el topall en els actuals tríptics informatius.

Cal comentar que, si bé la campanya anava dirigida a donar a conèixer l'inici de les mesures restrictives, com a úniques alternatives es referia el transport públic, els Parks&Rides i la targeta verda, sense altres opcions. Així mateix, de l'anàlisi de les queixes rebudes, queda palès que es va trobar a faltar una atenció més enllà de la mera informació genèrica d'allò que està aprovat per normativa, ja que una part de la ciutadania mostrava la necessitat de rebre un assessorament més ampli per cercar alternatives (per exemple, sobre l'orientació a ajudes per a l'adquisició de vehicles no es responia, i es dirigien als concessionaris de venda de vehicles).

En termes generals, es pot considerar que es va complir amb un servei d'informació centrat en la nova mesura, però no amb la perspectiva d'atenció, acompanyament i/o suport que la síndica havia demanat, atès que, si bé s'informava de l'aplicació de les mesures i el tràmit del registre de vehicles, **no es va disposar d'un servei d'atenció i orientació per valorar possibles alternatives a la nova situació que es produïa a partir del dia 1 de gener de 2020.**

La tramitació en conjunt de la mesura deixava poc temps de marge de reacció, sobretot en aquells aspectes que, en un sentit o en altre, restaven pendents del redactat del text definitiu de l'Ordenança, de manera que, qui havia estat previsor i havia fet un esforç tècnic i econòmic per adaptar-se, resultava que podria haver-se vist beneficiat per les moratòries, i qui havia restat a l'espera de com es resolien les seves al·legacions i l'afectació de les seves circumstàncies, li quedava poc temps d'adaptació i li quedava un marge de temps molt reduït.

Per tant, a parer d'aquesta Sindicatura, després de tot el temps en què la mesura havia estat anunciada, la campanya informativa es va iniciar tard, i fins i tot de manera precipitada (just un mes i mig abans l'inici de la implementació), amb moltes

inconcrecions en les publicacions, que es reproduïen en les respostes facilitades pels serveis d'atenció a la ciutadania.

El sistema d'atenció de la població es van activar, just en el moment en què s'estaven gestionant les **sol·licituds d'inscripció al Registre de vehicles** per poder començar a gestionar les degudes autoritzacions, tenint en compte que la mesura de la ZBE havia començat a ser vigent a partir del dia 1 de gener de 2020 (operativa el dia 2) i s'activava el procediment sancionador en data 1 d'abril de 2020, malgrat que després es va suspendre per efectes de la pandèmia de la COVID-19. De fet, aquesta Sindicatura va atendre una queixa d'una persona que, tot i haver presentat adequadament la seva sol·licitud el mes de febrer, en el moment de restablir-se el règim sancionador, el 15 de setembre, encara no tenia inscrit el vehicle al Registre, per la qual cosa, en aquell cas, no podia obtenir el reconeixement de l'excepcionalitat que li permetés circular.

Cal dir que els serveis d'atenció presencial relatius a la ZBE van començar gairebé un mes més tard de l'inici de la campanya informativa i lluny del conjunt de la població (a l'OAC de l'AMB a la ZBE). **Si tenim en compte l'impacte de la mesura i el potencial volum de persones afectades, sorprèn que inicialment només es preveïés una única oficina d'atenció ubicada a la Zona Franca.** De fet, no va ser fins al 9 de gener de 2020, és a dir, un cop vigent la mesura, que no es va ubicar un punt d'informació sobre la ZBE a l'Oficina d'Atenció Ciutadana de la plaça Sant Miquel, amb horari d'atenció de 9 a 14 h i de 16 a 20 h. I També es va situar un punt a l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat per donar suport i atenció al registre de vehicles.

Posteriorment, a partir del mes de març, la declaració de l'estat d'alarma, el confinament de la població i el manteniment de les activitats considerades essencials, va influir de ple en el procés d'implementació de la ZBE.

En la informació rebuda el mes de novembre, sobre els canals i mitjans d'informació que seguien actius, es referia als mitjans telefònics, telemàtics i presencials, incloent l'OAC de la plaça Sant Miquel, quan, amb motiu d'altres consultes s'havia informat la Sindicatura que amb motiu de l'estat d'alarma i del confinament, s'havia suspès temporalment, i el servei vinculat a la ZBE ja no va reprendre la seva activitat quan es van restablir els serveis d'atenció a la ciutadania.

Des del 16 de desembre de 2020 només es comptava amb l'oficina d'atenció telefònica i presencial a l'Oficina d'Atenció Ciutadana de l'AMB a la Zona Franca (c. 62, número 16-18), en horari de dilluns a divendres de 9 a 14 h amb cita prèvia, tal com s'informa a la web ZBE.¹³

En relació amb l'atenció telefònica, es manté al punt de l'AMB (tel. 930.333.555) de 8 a 20 h i al 010 de 7 a 23 h tots els dies de la setmana. També es disposa d'un formulari d'atenció en línia.

¹³ <<https://www.zbe.barcelona/zones-baixes-emissions/contacte.html>>.

- **RECOMANACIÓ: Avaluar l'impacte que l'aplicació de les mesures podrà tenir sobre el transport públic als efectes que no es produeixi el seu col·lapse i es pugui prevenir el seu redimensionament, així com revisar la política de tarifes.**

- Aquesta recomanació no va ser objecte de resposta per part de l'Ajuntament i es va requerir de nou informació a l'Ajuntament amb motiu de la present actuació d'ofici.

La situació derivada de la COVID-19 ha dificultat l'avaluació de possibles impactes i incidències sota els paràmetres que regien l'activitat econòmica i social ara tot just fa un any.

- Tenint en compte aquesta premissa, la darrera resposta dels serveis municipals va informar la Sindicatura que des de l'Ajuntament es treballa per dirigir la mobilitat cap a un model sostenible, eficient i segur, potenciant els desplaçaments a peu, en transport públic i en bicicleta; i garantint la seguretat dels ciutadans i la recuperació econòmica, comercial i logística.

En aquest marc, es comunica que s'ha **signat un pacte de cooperació amb les principals organitzacions sindicals i associacions econòmiques per dur a terme accions concretes i també a l'àrea metropolitana**, per reduir la congestió i les seves externalitats negatives: contaminació, soroll, pèrdues econòmiques i de temps, disminució de la competitivitat, de la salut i de la seguretat dels treballadors i treballadores i de les empreses, amb mesures concretes, acordades en el marc dels respectius convenis col·lectius i sectorials, tals com:

- Els Plans de Desplaçament d'Empresa.
- L'impuls i millora de les opcions de teletreball.
- La flexibilització d'horaris per evitar les hores punta del transport públic i la congestió als accessos en el transport privat.
- Impulsar accions en l'àmbit dels usos del temps i la reforma horària.
- Contribuir a la recuperació de l'activitat i la vida econòmica, comercial, logística i social en general després de la COVID-19.
- Ajudar a la recuperació i millora del transport públic com a peça central i estructuradora de la mobilitat obligada, treballant especialment per aplanar la corba de demanda en hores punta i a millorar la seva oferta i serveis, alhora que incentivar, sempre que sigui possible, els desplaçaments per mobilitat obligada a peu i en bicicleta o altres formes de mobilitat activa.
- Contribuir a la conscienciació ciutadana i ser corresponsables de l'impacte de la mobilitat en l'entorn i la necessitat d'un model de mobilitat laboral i professional sostenible, multimodal i eficient.
- Fomentar una mobilitat obligada multimodal, compartida, sostenible i integrada en plataformes tecnològiques multiserveis de mobilitat.

- Per tal d'assolir aquests objectius l'Ajuntament de Barcelona crearà una taula de coordinació i seguiment del pacte.

Tot i que es desprèn que l'objectiu últim cerca un canvi d'usos i d'ús dels modes de transport, a fi de disminuir l'ús de vehicles privats a favor d'altres modes més sostenibles, com la utilització del transport públic col·lectiu, i altres modes sostenibles com els desplaçaments a peu o en bicicleta o en els anomenats *vehicles de mobilitat personal* (VMP), entenem que caldria vetllar per **fer compatible els diferents modes**, ja que en tot moment les persones poden ser, en funció de determinades circumstàncies, usuàries dels diferents modes de transport i no tothom pot fer ús dels diferents modes. Ara per ara, l'actual situació de crisi, sanitària i econòmica, a banda de posar damunt la taula el replantejament de molts hàbits, també pot comportar costos o dificultats afegides per fer aquesta transició.

També ha estat objecte d'algunes queixes l'oferiment de la T-Verda com alternativa al desballestament d'un vehicle. Tot i la durada de tres anys, és un títol personal, intransferible i amb restriccions, per a la seva cessió dins l'àmbit familiar. Per aquest motiu no es considera una opció prou vàlida en el cas de les famílies en què diferents membres fan ús del vehicle o quan el titular no fa ús del transport públic, i es restringeixen les possibilitats de poder-la transferir. **Es considera que es podria revisar la possibilitat d'ampliar, sota criteris tècnics, el nombre de títols de transport en funció de la família o persones que fan ús del vehicle.**

- **RECOMANACIÓ** En el marc de les seves competències i en aquelles que corresponguin a altres administracions, fomentar aquelles accions necessàries per tal que la xarxa de transport públic de la ciutat i entorns es converteixi en una alternativa vàlida i real a l'ús del vehicle particular, amb independència de l'aplicació de mesures de caràcter restrictiu.

- Cal dir que, segons l'informe del mes de març de 2019, l'estratègia de l'Ajuntament se centrava en la disminució del vehicle privat però no en la mobilitat en general. S'havien establert mesures de promoció del transport públic en el Programa contra la contaminació de l'aire, per impulsar el transport públic i el no contaminant. Es treballava en el marc del nou Pla de mobilitat urbana (Eix 3) i en conjunt amb l'AMB i la Generalitat d'e Catalunya. Des del consistori s'admetia que calia continuar millorant el transport públic.
- En la nova petició d'informació dirigida al consistori en relació amb la repercussió de la ZBE sobre l'ús del transport públic, es va informar sobre diverses mesures adoptades, previstes o en estudi.

Si bé la petició d'informació del mes de febrer de 2020 havia demanat dades relatives a l'ús del transport públic en relació amb l'any anterior, es va

respondre que: *l'emergència sanitària de la COVID-19 havia provocat que* durant l'aplicació del Reial decret d'estat d'alarma s'hagués registrat una mobilitat extraordinària i anòmla, amb reduccions que han arribat al -80 % en el volum del trànsit privat i al -95 % en els desplaçaments en transport públic, que s'havia anat recuperant amb les successives fases de la desescalada, amb canvis en els modes de desplaçament, però que desvirtuava la comparativa entre els anys 2019 i 2020.

Tot i això, i per evitar consolidar els desplaçaments en vehicle privat i garantir la màxima seguretat de la ciutadania, s'informa de diverses actuacions executades des de l'Ajuntament a fi d'afavorir els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic, per mitjà d'accions d'urgència a l'espai públic, per sumar espais per als vianants, ciclistes i VMP i millores als carrils bus, entre d'altres.

També s'informava d'accions per part de TMB per substituir els vehicles dièsel per altres no contaminants i el metro per a la millora de l'oferta del seu servei. S'indica la recuperació del servei Bicing, que ha arribat a superar els usos del mes de juliol en relació amb l'any anterior i que amplia l'oferta tenint en compte criteris com la connectivitat.

El percentatge de queixes rebudes de persones no residents a Barcelona posa en relleu que el factor de capitalitat de la ciutat de Barcelona, pel que fa al treball, estudis, serveis, oci, etc., implica que qualsevol mesura que afecti la ciutat i més la seva mobilitat té repercussions més enllà del terme municipal. Per tant, una primera conclusió se centra en el fet que **l'impacte de mesures com la ZBE, cal valorar-lo des d'una perspectiva més àmplia, inclús més enllà de l'Àrea Metropolitana i/o dels 5 municipis on la mesura de la ZBE és d'aplicació.**

Certament, la situació d'emergència sanitària ha dificultat les possibles anàlisis de la repercussió que els possibles canvis d'usos cap al transport públic hagués pogut significar la mesura de la ZBE. Ara bé, tot i la disminució de la mobilitat, tal com s'ha pronunciat aquesta Sindicatura, continua sent **necessària la millora de la xarxa i de l'oferta de transport públic, sobretot en l'àmbit de la connexió de la ciutat amb altres poblacions**, origen o final dels desplaçaments de la població per motius laborals, assistencials, acadèmics, que no veuen en el transport públic una alternativa vàlida, fet que s'ha posat en més relleu amb motiu de la pandèmia de la COVID-19. Les recomanacions per a l'ús de transports individuals –l'opció per mitjans de mobilitat sostenible que no sempre resulta vàlida ni universal– i les actuacions per tendir a la modificació de règims horaris –no sempre possible ni depèn dels mateixos usuaris ja que venen condicionats per factors externs– incideixen actualment en la mobilitat a la ciutat.

La implantació de la T-Mobilitat, la revisió tarifària, la L9, Rodalies són aspectes sobre els quals cal incidir, sobretot pel que fa a la mobilitat interurbana. En aquest sentit, l'Ajuntament informava d'un seguit d'actuacions per a la millora del transport públic a la ciutat, a les quals cal afegir les opcions de *car sharing*, el transport col·lectiu de treballadors...

Cal fer una especial referència a la necessària **col·laboració entre administracions per tal de trobar una solució de les reiteratives incidències dels serveis de Rodalies i la millora de la xarxa en general, sobretot de la mobilitat interurbana.**

Les situacions exposades per alguns dels ciutadans que s'han dirigit a la Sindicatura exposen la diferència en temps que significa un desplaçament amb mitjans particulars o fent ús del transport públic (per exemple de Mollet a la Zona Franca), i posen de manifest problemàtiques que cal resoldre i que requereix alternatives vàlides, sobretot en funció de condicions com la nit o desplaçaments a polígons industrials. En aquest sentit, cal que es pugui revisar el sistema tarifari i la implementació de la T-Mobilitat, llargament esperada.

- **RECOMANACIÓ.** Instar l'Administració competent que faci l'estudi i l'adopció de mesures de caràcter mecànic que permetin, en els casos en què sigui possible, l'adequació dels vehicles a les mesures de categorització de les etiquetes ambientals.
 - L'Ajuntament, al seu moment, informava que tècnicament era possible, en alguns casos, incorporar tecnologies anticontaminació als vehicles, per la qual cosa es considerava interessant que aquest fet pogués modificar la categorització ambiental en el cas que se'n demostrés l'efectivitat, cosa que s'indica que es comunicava a la DGT, entitat competent.
 - El mes de novembre, els serveis municipals han informat que *s'ha treballat amb la Dirección General de Tráfico per tal d'homologar i obtenir l'etiqueta ambiental amb la incorporació de filtres catalítics en vehicles, que permet als vehicles N2, N3, M2 i M3, que la moratòria serà prorrogable durant un termini de temps proporcional si no es donen les condicions legals i tècniques adequades per a la implementació dels filtres per homologar els vehicles i obtenir el distintiu ambiental de la DGT.*

En aquest sentit, cal comentar que moltes de les queixes i de les persones que s'han dirigit a la Sindicatura exposaven la seva voluntat per contribuir a la reducció de la contaminació atmosfèrica però alhora platejaven la dificultat i/o impossibilitat per assumir el canvi de vehicle, per circumstàncies econòmiques, d'edat, de manca d'alternatives en cas de vehicles industrials, amortitzacions..., alhora que també es posava damunt de la taula l'element contaminant que significava el desballestament dels vehicles, i els residus que es generaven, quan aquests estaven en bon estat.

Segons consultades efectuades des de la Sindicatura, la darrera versió del **Manual de Reformas de Vehículos** (revisión 6a. *Manual de Reformas del Ministerio de industria i Energía* (secció I, grup 2 (2.13.i 2.14)),¹⁴ **vigent des del mes d'octubre de 2020**, preveu per als vehicles de categories M, N i O reformes en relació amb la reducció d'emissions en relació amb NOx i partícules, en relació amb el *Reglamento n.132 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE)*, que conté les disposicions uniformes relatives a l'homologació de dispositius de control d'emissions d'adaptació (REC) per a vehicles pesats, i altres amb motor d'encesa de compressió. [2018/630].¹⁵

¹⁴ <<https://www.aeca-itv.com/wp-content/uploads/2021/01/ManualReformasVehiculosRev6Corr1.pdf>>.

¹⁵ <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:42018X0630&from=MT>>.

Ara bé, fent una anàlisi comparativa¹⁶ amb altres països del nostre entorn com Alemanya, Dinamarca, Bèlgica, i ciutats com Londres, es veu que tenen en compte possibilitat de la transformació dels vehicles (*retrofitting*) i que assoleixen nivells assimilables a Euro 4.

– **RECOMANACIÓ. Instar les administracions competents a elaborar plans d'ajuda per a la renovació de vehicles per tal d'afavorir la reducció de les emissions de partícules contaminants.**

- En resposta a la recomanació, l'Ajuntament va indicar que s'havia instat l'Estat espanyol i la Generalitat que s'establissin plans d'ajuda per a la renovació de vehicles i que es continuaria fent, ajudes que eren vigents en el moment de donar resposta a la síndica el mes de novembre de 2020.

La nova situació econòmica derivada de la pandèmia dificulta encara més la renovació del parc de vehicles, per tant seria convenient seguir treballant a fi de facilitar la possibilitat d'adopció de sistemes d'adaptació que sigui vàlids i assumibles econòmicament seguint els paràmetres d'altres països europeus.

Cal recordar que actualment, com a conseqüència de l'actual crisi econòmica i social, **s'han introduït noves moratòries** que afecten bàsicament el transport professional i el trasllat col·lectiu. Concretament, les furgonetes incrementen la moratòria 3 mesos fins a l'1 d'abril de 2021; els vehicles pesants i autocars petits disposen d'una ampliació de moratòria de 6 mesos, fins a l'1 de juliol de 2021, i per als autobusos i autocars es passa a 12 mesos, fins a l'1 de gener de 2022. També s'amplia la moratòria per als vehicles d'ús professional per a rendes baixes 3 mesos, fins a l'1 d'abril de 2021.

De les consultes efectuades des d'aquesta Sindicatura, es coneix que el 25 de febrer de 2020, **l'Àrea Metropolitana de Barcelona va aprovar la primera línia de subvencions dirigides als autònoms que operessin en l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona**, per renovar el parc mòbil dedicat al transport i distribució urbana de mercaderies (DUM) més envellit i contaminant, i per facilitar la seva adaptació a la regulació de la ZBE,¹⁷ però no s'han obtingut dades de la seva repercussió. En la mateixa nota de premsa de l'AMB que anunciava la mesura es recullen declaracions del vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB, que exposava que:

"Som conscients que el sector del transport de mercaderies ha de fer un esforç, els propers anys, per renovar el seu parc amb vehicles de baixes emissions i preveure noves estratègies de distribució, sobretot per a l'últim quilòmetre. Per això hem volgut crear expressament aquestes subvencions, per facilitar aquest pas **als autònoms que són un dels sectors més vulnerables**"

¹⁶ <<https://www.urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main/how-to-comply-mainmenu-148/which-retrofit-is-valid>>.

¹⁷ <<https://www.amb.cat/ca/web/amb/actualitat/sala-de-premsa/notes-de-premsa/detall/-/notapremsa/l-amb-obre-la-primera-linia-de-subvencions-per-ajudar-els-autonoms-a-renovar/8903044/11696>>.

- També es coneix que el mes de juny de 2020 es va aprovar un nou programa MOVES 202018 per incentivar la mobilitat eficient i sostenible. Els ajuts per a la compra de vehicles alternatius variaven entre els 600 i els 15.000 euros en funció del tipus de vehicle (cotxe, moto, furgoneta, autobús o camió) i de la seva motorització: híbrid endollable, elèctric pur o gas. Aquest darrer combustible es reservava només per al transport pesant. En la nova petició d'informació dirigida al consistori en relació amb la repercussió de la ZBE sobre l'ús del transport públic, es va informar sobre diverses mesures adoptades, previstes o en estudi.

Si bé la petició d'informació del mes de febrer de 2020 havia demanat dades relatives a l'ús del transport públic en relació amb l'any anterior, es va respondre que: *l'emergència sanitària de la COVID-19* havia provocat que durant l'aplicació del Reial decret d'estat d'alarma s'hagués registrat una mobilitat extraordinària i anòmla, amb reduccions que han arribat al -80 % en el volum del trànsit privat i al -95 % en els desplaçaments en transport públic, que s'havia anat recuperant amb les successives fases de la desescalada, amb canvis en els modes de desplaçament, però que desvirtuava la comparativa entre els anys 2019 i 2020.

Tot i això, i per evitar consolidar els desplaçaments en vehicle privat i garantir la màxima seguretat de la ciutadania, s'informa de diverses actuacions executades des de l'Ajuntament a fi d'afavorir els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic, per mitjà d'accions d'urgència a l'espai públic, per sumar espais per als vianants, ciclistes i VMP i millores als carrils bus, entre d'altres.

També s'informava d'accions per part de TMB per substituir els vehicles dièsel per altres no contaminants i el metro per a la millora de l'oferta del seu servei. S'indica la recuperació del servei Bicing, que ha arribat a superar els usos del mes de juliol en relació amb l'any anterior i que amplia l'oferta tenint en compte criteris com la connectivitat.

El percentatge de queixes rebudes de persones no residents a Barcelona posa en relleu que el factor de capitalitat de la ciutat de Barcelona, pel que fa al treball, estudis, serveis, oci, etc., implica que qualsevol mesura que afecti la ciutat i més la seva mobilitat té repercussions més enllà del terme municipal. Per tant, una primera conclusió se centra en el fet que **l'impacte de mesures com la ZBE, cal valorar-lo des d'una perspectiva més àmplia, inclús més enllà de l'Àrea Metropolitana i/o dels 5 municipis on la mesura de la ZBE és d'aplicació.**

Certament, la situació d'emergència sanitària ha dificultat les possibles anàlisis de la repercussió que els possibles canvis d'usos cap al transport públic hagués pogut significar la mesura de la ZBE. Ara bé, tot i la disminució de la mobilitat, tal com s'ha pronunciat aquesta Sindicatura, continua sent **necessària la millora de la xarxa i de l'oferta de transport públic, sobretot en l'àmbit de la connexió de la ciutat amb altres poblacions**, origen o final dels desplaçaments de la població per

¹⁸ <<http://icaen.gencat.cat/es/energia/ajuts/mobilitat/pla-moves-ii/>>.

motius laborals, assistencials, acadèmics, que no veuen en el transport públic una alternativa vàlida; fet que s'ha posat en més relleu amb motiu de la pandèmia de la COVID-19. Les recomanacions per a l'ús de transports individuals –l'opció per mitjans de mobilitat sostenible que no sempre resulta vàlida ni universal– i les actuacions per tendir a la modificació de règims horaris –no sempre possible ni depèn dels mateixos usuaris ja que venen condicionats per factors externs– incideixen actualment en la mobilitat a la ciutat.

La implantació de la T-Mobilitat, la revisió tarifària, la L9, Rodalies són aspectes sobre els quals cal incidir, sobretot pel que fa a la mobilitat interurbana. En aquest sentit, l'Ajuntament informava d'un seguit d'actuacions per a la millora del transport públic a la ciutat, a les quals cal afegir les opcions de *car sharing*, el transport col·lectiu de treballadors...

Cal fer una especial referència a la necessària **col·laboració entre administracions per tal de trobar una solució de les reiteratives incidències dels serveis de Rodalies i la millora de la xarxa en general, sobretot de la mobilitat interurbana**. Les situacions exposades per alguns dels ciutadans que s'han dirigit a la Sindicatura exposen la diferència en temps que significa un desplaçament amb mitjans particulars o fent ús del transport públic (per exemple de Mollet a la Zona Franca), i posen de manifest problemàtiques que cal resoldre i que requereix alternatives vàlides, sobretot en funció de condicions com la nit o desplaçaments a polígons industrials. En aquest sentit, cal que es pugui revisar el sistema tarifari i la implementació de la T-Mobilitat, llargament esperada.

- **RECOMANACIÓ. Instar l'Administració competent que faci l'estudi i l'adopció de mesures de caràcter mecànic que permetin, en els casos en què sigui possible, l'adequació dels vehicles a les mesures de categorització de les etiquetes ambientals.**
 - L'Ajuntament, al seu moment, informava que tècnicament era possible, en alguns casos, incorporar tecnologies anticontaminació als vehicles, per la qual cosa es considerava interessant que aquest fet pogués modificar la categorització ambiental en el cas que se'n demostrés l'efectivitat, cosa que s'indica que es comunicava a la DGT, entitat competent.
 - El mes de novembre, els serveis municipals han informat que *s'ha treballat amb la Direcció General de Tráfico per tal d'homologar i obtenir l'etiqueta ambiental amb la incorporació de filtres catalítics en vehicles, que permet als vehicles N2, N3, M2 i M3, que la moratòria serà prorrogable durant un termini de temps proporcional si no es donen les condicions legals i tècniques adequades per a la implementació dels filtres per homologar els vehicles i obtenir el distintiu ambiental de la DGT.*

En aquest sentit, cal comentar que moltes de les queixes i de les persones que s'han dirigit a la Sindicatura exposaven la seva voluntat per contribuir a la reducció de la contaminació atmosfèrica però alhora plantejaven la dificultat i/o impossibilitat per assumir el canvi de vehicle, per circumstàncies econòmiques, d'edat, de manca d'alternatives en cas de vehicles industrials, amortitzacions..., alhora que també es

posava damunt de la taula l'element contaminant que significava el desballestament dels vehicles, i els residus que es generaven, quan aquests estaven en bon estat.

Segons consultades efectuades des de la Sindicatura, la darrera versió del **Manual de Reformas de Vehículos** (revisión 6a. Manual de Reformas del Ministerio de industria i Energía (secció I, grup 2 (2.13.i 2.14),¹⁹ **vigent des del mes d'octubre de 2020**, preveu per als vehicles de categories M, N i O reformes en relació amb la reducció d'emissions en relació amb NOx i partícules, en relació amb el *Reglamento n.132 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE)*, que conté les disposicions uniformes relatives a l'homologació de dispositius de control d'emissions d'adaptació (REC) per a vehicles pesats, i altres amb motor d'encesa de compressió. [2018/630].²⁰

Ara bé, fent una anàlisi comparativa²¹ amb altres països del nostre entorn, com Alemanya, Dinamarca, Bèlgica, i ciutats com Londres, es veu que tenen en compte possibilitat de la transformació dels vehicles (*retrofitting*) i que assoleixen nivells assimilables a Euro 4.

- **RECOMANACIÓ. Instar les administracions competents a elaborar plans d'ajuda per a la renovació de vehicles per tal d'afavorir la reducció de les emissions de partícules contaminants.**
 - En resposta a la recomanació, l'Ajuntament va indicar que s'havia instat l'Estat espanyol i la Generalitat que s'establissin plans d'ajuda per a la renovació de vehicles i que es continuaria fent, ajudes que eren vigents en el moment de donar resposta a la síndica el mes de novembre de 2020.

La nova situació econòmica derivada de la pandèmia dificulta encara més la renovació del parc de vehicles, per tant seria convenient seguir treballant a fi de facilitar la possibilitat d'adopció de sistemes d'adaptació que sigui vàlids i assumibles econòmicament seguint els paràmetres d'altres països europeus.

Cal recordar que actualment, com a conseqüència de l'actual crisi econòmica i social, **s'han introduït noves moratòries** que afecten bàsicament el transport professional i el trasllat col·lectiu. Concretament, les furgonetes incrementen la moratòria 3 mesos fins a l'1 d'abril de 2021; els vehicles pesants i autocars petits disposen d'una ampliació de moratòria de 6 mesos, fins a l'1 de juliol de 2021, i per als autobusos i autocars es passa a 12 mesos, fins a l'1 de gener de 2022. També s'amplia la moratòria per als vehicles d'ús professional per a rendes baixes 3 mesos, fins a l'1 d'abril de 2021.

¹⁹ <<https://www.aeca-itv.com/wp-content/uploads/2021/01/ManualReformasVehiculosRev6Corr1.pdf>>.

²⁰ <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:42018X0630&from=MT>>.

²¹ <<https://www.urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main/how-to-comply-mainmenu-148/which-retrofit-is-valid>>.

De les consultes efectuades des d'aquesta Sindicatura, es coneix que el 25 de febrer de 2020, l'Àrea Metropolitana de Barcelona va aprovar la primera línia de subvencions dirigides als autònoms que operessin en l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, per renovar el parc mòbil dedicat al transport i distribució urbana de mercaderies (DUM) més envellit i contaminant, i per facilitar la seva adaptació a la regulació de la ZBE,²² però no s'han obtingut dades de la seva repercussió. En la mateixa nota de premsa de l'AMB que anunciava la mesura es recollien declaracions del vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB, que exposava que:

"Som conscients que el sector del transport de mercaderies ha de fer un esforç, els propers anys, per renovar el seu parc amb vehicles de baixes emissions i preveure noves estratègies de distribució, sobretot per a l'últim quilòmetre. Per això hem volgut crear expressament aquestes subvencions, per facilitar aquest pas als autònoms que són un dels sectors més vulnerables"

També es coneix que el mes de juny de 2020 es va aprovar un nou **programa MOVES 2020**²³ per incentivar la mobilitat eficient i sostenible. Els ajuts per a la compra de vehicles alternatius variaven entre els 600 i els 15.000 euros en funció del tipus de vehicle (cotxe, moto, furgoneta, autobús o camió) i de la seva motorització: híbrid endollable, elèctric pur o gas. Aquest darrer combustible es reservava només per al transport pesant perquè les alternatives elèctriques no compten amb suficient desenvolupament. En el cas dels vehicles lleugers elèctrics, la subvenció podia arribar als 5.500 euros si incloïa el desballestament del vehicle antic, que havia de tenir més de 7 anys. Si s'optava per no desballestar, l'ajut màxim era de 4.000 euros.

També es va comptar amb el Plan Renove 2020 (Programa de renovación del parque circulante español en 2020),²⁴ que finalitzava el 31 de desembre de 2020 i del qual no es preveu que hi hagi pròrroga.

Si bé es reconeix l'incentiu que pot significar una ajuda, en proporció amb el preu d'un vehicle, sobretot en el cas dels elèctrics, i **la situació de crisi, dificultat econòmica i incertesa, dificulten a molts sectors l'opció del canvi del vehicle, caldria insistir en la necessitat de mantenir les ajudes.**

Tot i entendre que són accions que resten fora de l'àmbit competencial de l'Ajuntament, aquestes peticions han estat objecte d'un volum de queixes presentades i seria convenient que l'Administració municipal segueixi treballant i instant la possibilitat d'aplicació d'alternatives tècniques per a l'adaptació de vehicles en bon estat, fet que podria esdevenir una opció per a alguns dels casos presentats, a més de tenir-se en compte de cara a possibles implementacions de noves restriccions.

²² <<https://www.amb.cat/ca/web/amb/actualitat/sala-de-premsa/notes-de-premsa/detall/-/notaprensa/l-amb-obre-la-primera-linia-de-subvencions-per-ajudar-els-autonoms-a-renovar/8903044/11696>>.

²³ <<http://icaen.gencat.cat/es/energia/ajuts/mobilitat/pla-moves-ii/>>.

²⁴ <<https://sede.serviciosmin.gob.es/ca-es/procedimientosselectronicos/Paginas/detalle-procedimientos.aspx?IdProcedimiento=241>>.

La diversitat d'aspectes que implica una mesura d'aquest tipus (criteri de les etiquetes mediambientals, ITV, adaptació de vehicles, ajudes econòmiques...) posa en evidència **la necessitat d'una estreta, coordinada i planificada col·laboració entre administracions, no només en la implementació i la comunicació, sinó també en l'anàlisi de les problemàtiques que se'n deriven i les solucions, les quals moltes vegades van més enllà de les competències municipals.**

- **RECOMANACIÓ. Estudiar la possibilitat de reajustar l'horari d'afectació en vigílies de festius, dates puntuals de sortides estivals o dates concretes, encara que fos de manera limitada o temporal.**
 - Des dels serveis municipals es va informar que la aplicació de la restricció a les tardes prèvies als caps de setmana i festius podria comportar un efecte crida que fes augmentar la mobilitat en vehicle privat (i en conseqüència, la contaminació) aquells dies. No obstant això, s'indicava que s'estudiaria el seu impacte per avaluar-ne la possible assumpció, tot i que el redactat del text definitiu de l'Ordenança no va considerar cap modificació.
- **RECOMANACIÓ. Estudiar si l'afectació dels vehicles per mitjà de l'etiqueta ambiental de la DGT respon adequadament als valors de contaminació de cada vehicle i que, en funció del resultat, es puguin cercar altres mesures de catalogació dels vehicles afectats o tenir com a referència els resultats de les inspeccions tècniques de vehicles.**
 - Al seu moment es va informar que la classificació ambiental dels vehicles realitzada per la DGT es va realitzar en funció de la norma d'homologació, a la qual es van sotmetre els vehicles, que són les que estableixen els seus valors límit d'emissió, els quals s'han anat fent més restrictius a mesura que s'han anat aprovant. S'assenyalava com important que la classificació es realitzés en un àmbit, com a mínim estatal, per la necessària estandardització que garantís les mateixes regles del joc en tot el territori estatal, i per tal de simplificar la vida dels ciutadans. S'indicava que l'estudi efectuat de caracterització dels nivells de contaminació per mitjà de mesures directes a la ciutat de Barcelona l'any 2017, mostrava que els vehicles sense distintiu ambiental eren més contaminants que els que en disposen, i era, per tant, una caracterització rellevant per portar a terme polítiques públiques.
Pel que fa a les mesures de caràcter ambiental realitzades per les ITV, aquestes no mesuren el diòxid de nitrogen que emeten els vehicles, fet que automàticament les fa inviables per determinar el grau de contaminació d'un vehicle per aquest contaminant.

- Tornada a sol·licitar informació sobre aquest aspectes, els serveis municipals M. Assumptes de Mobilitat. Després de l'informe del 2020, van informar que la DGT està iniciant els treballs d'actualització de les etiquetes ambientals actuals.

El sistema de regulació adoptat per l'Ajuntament de Barcelona, com altres ciutats, es fonamenta en l'etiquetatge ambiental del vehicle, determinat per la Direcció General de Trànsit, però de nou es planteja la possibilitat de cercar alternatives que mesurin i identifiquin la contaminació de cada vehicle, que podria anar vinculada a considerar noves funcions a les inspeccions tècniques de vehicles.

L'informe remès a aquesta Sindicatura per part de l'Ajuntament fa referència a la possibilitat, per part de l'Ajuntament, de valorar mecanismes d'adaptació de vehicles que poguessin reduir les emissions. Tot i no ser l'Administració competent, pot instar la recerca d'alternatives i, en aquest sentit, vetllar perquè aquestes siguin factibles i viables, i prendre com a referència els models d'altres països europeus.

Reiterar la consideració de cercar mesures que possibilitin la concreció dels nivells de contaminació dels vehicles de manera individualitzada, a fi d'evitar errors en la seva categorització.

- **RECOMANACIÓ. Estudiar la possible demanda de places d'aparcament de vehicles fora de les zones restringides amb connexió amb el transport públic i si es preveu que aquestes puguin absorbir la previsible demanda que pugui anar sorgint, i que esdevingui una alternativa vàlida i coneguda.**
 - Al seu moment no es va donar resposta a la recomanació que es va emetre.
 - Amb motiu de la darrera petició d'informació, l'Ajuntament va informar que existia un treball important amb l'AMB i Ajuntament per determinar places de P&R i donar facilitat d'informació, i remetien a una pàgina web <http://www.amb.cat/web/mobilitat/mobilitat-sostenible/aparcaments>.

Si bé, amb motiu de la primera decisió de la síndica, es va informar que zones com Vallvidrera, les Planes, Zona Franca, disposaven d'espai per estacionar de manera lliure, barris com Vallvidrera presenten una problemàtica de places d'estacionament per als seus veïns.

Darrerament, per informacions i queixes vinculades a l'estacionament de vehicles rebudes a la Sindicatura, es coneix que s'han reduït les zones d'estacionament lliure en àrees perifèriques de la ciutat, que estaven connectades amb el transport públic, (Montbau, Zona Universitària, barri del Besòs..).

Es coneix que al febrer del 2018 es van posar en marxa dos aparcaments a Castelldefels i Sant Joan Despí que, juntament amb un tercer, a Sant Just Desvern, des del març del 2019, ofereixen en total unes 250 places. En aquest cas, s'han aprofitat places que ja existien però que, un cop pintades i senyalitzades, només es reserven per a usuaris de transport públic. Per demostrar que ho són, cal registrar-se en una aplicació mòbil, i després d'utilitzar, per exemple, el tren, cal validar el títol de transport en una màquina de l'AMB instal·lada a l'estació.

Tenint en compte que els desplaçaments en vehicle, sobretot interurbans, tot i poder reduir-se es mantindran, cal que hi hagi opcions vàlides de Parks&Rides ben comunicats amb la xara de transport públic. Des de la Sindicatura es considera que aquest és un tema cabdal per afavorir la utilització del transport col·lectiu en els desplaçaments interurbans i que, més enllà de les competències de l'Ajuntament, ha de seguir instant les administracions competents per avançar cap una xarxa d'estacionaments.

2. IMPACTE DE LES MESURES ADOPTADES I L'AFECTACIÓ A DETERMINATS COL·LECTIUS VULNERABLES.

2.1. La precarietat econòmica i la nova pobresa. La primera decisió de la síndica, amb motiu de la ZBE, ja referia que les mesures derivades de la ZBE afectaven les economies més febles, sobre les quals perduraven els efectes de la crisi econòmica iniciada l'any 2008. Ja en aquell moment, s'exposaven dificultats i preocupacions davant de la impossibilitat de continuar fent ús dels seus vehicles i la impossibilitat d'assumir-ne el canvi.

En aquest sentit, majoritàriament manifestaven la seva voluntat de contribuir amb la reducció de la contaminació, per la qual cosa, ateses les dificultats econòmiques, entre altres qüestions, demanaven poder modificar o adaptar els vehicles, que es corresponien amb els vehicles circulants de més antiguitat.

A mode de referència, l'any 2015, l'ANFAC (Associació Espanyola de Fabricants d'Automòbils i Camions)²⁵ alertava que *l'anterior crisi havia condemnat a l'envelliment del parc automobilístic català, de manera que l'edat mitjana dels cotxes que circulaven pel Principat l'any 2008 era de 7,9 anys, que havia passat a 10,9 anys de mitjana. Tot i ser menor que a la resta del territori espanyol, on arribava als 11,4 anys, aquesta xifra no havia deixat de créixer tot i els diferents incentius, significat **una de les zones amb els vehicles més envellits en relació als països europeus**. Aquesta dada es recolzava amb informacions del Departament d'Empresa i Ocupació en relació al nombre creixent de vehicles que havien de passar l'ITV.*

La nota de premsa de l'Ajuntament de Barcelona, l'AMB i el RACC de setembre del 2017,²⁶ relativa al primer estudi metropolità sobre els vehicles circulants, va analitzar sobre el terreny el parc real de vehicles que circulaven a diari per la metròpolis i va calcular el seu impacte ambiental sobre la qualitat de l'aire en condicions reals de circulació. Segons els resultats de l'estudi, i **en comparació amb un de similar que es va fer exclusivament al municipi de Barcelona l'any 2009, el parculant**

²⁵ <<http://www.elpuntavui.cat/article/887381-la-crisi-ha-envellit-el-parc-dautomobils-a-catalunya.html>>.

²⁶ <<https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/wp-content/uploads/2017/09/NdP-ESTUDI-VEHICLES-CIRCULANTS-AMB-BCN-RACC-V-19.09.2017-DEFINITIVA.pdf>>.

s'havia envellit gairebé 2 anys a causa de la crisi econòmica. En aquest sentit, a la ciutat de Barcelona es passava d'una antiguitat mitjana de 5,66 anys el 2009 a 7,5 anys el 2017. També es posava de manifest **que les zones amb major proporció de vehicles més contaminants (sense etiqueta) en circulació corresponien a la perifèria de Barcelona, que és on el parc és més envellit**, ja que és al centre de la ciutat on també circulen un major nombre de taxis, cosa que fa abaixar aquesta proporció.

L'Ordenança²⁷ de la ZBE es va aprovar al desembre del 2020, amb la introducció, a darrera hora, **d'una moratòria d'un any, dirigida a les persones que tinguessin i acreditessin uns ingressos econòmics inferiors a l'IPREM (indicador públic de renda d'efectes múltiples) més un 10 %, i per a qui el vehicle (categories M1 i L) suposés un instrument indispensable per a l'exercici de la seva activitat professional.**

Cal tenir en compte que el valor de referència de l'IPREM²⁸ mensual per al 2020 estava establert en 537,84 euros/mensuals (anual 12 pagues: 6454,03 euros i 14 pagues 7.519,59 euros), per la qual cosa **el topall que es va establir era molt baix**, ja que, tot i incrementar-se en un 10 %, **la quantia resultant era de 590,7 euros/mensuals**, quan el **salari mínim interprofessional per a l'any 2020 es va fixar** pel Reial Decret 231/2020, de 4 de febrer,²⁹ en 31,66 euros/dia o **959 euros/mensuals**. Tenint en compte que la mesura anava dirigida únicament a persones que necessitaven el vehicle per a la seva activitat professional, era difícil el compliment dels requisits establerts. Tampoc es fixaven altres condicionants, com l'existència de familiars a càrrec, despeses, etc.

La moratòria també prorrogava l'aplicabilitat de l'Ordenança als vehicles N1 (furgonetes o camions lleugers destinats a transportar mercaderies), fins a l'1 de gener de 2021, l'ús dels quals sovint correspon a **autònoms o petites empreses, també molt afectades per la situació de crisi que estem vivint.**

Convé recordar que un 24 % de les queixes dirigides a la síndica en relació amb l'aplicació de les mesures de la ZBE feien menció explícita a dificultats econòmiques i/o la necessitat de l'ús del vehicle, vinculat a la feina i/o l'atenció i cura de persones grans o malaltes.

Aquest fet va ser exposat per la síndica en una reunió mantinguda amb la Regidoria d'Emergència Climàtica i Transició Ecològica, el mes de febrer del 2020, previ a l'impacte de la COVID-19, així com l'afectació a petits autònoms, on es va exemplificar el contingut d'algunes de les queixes rebudes a la Sindicatura, **i es van posar de manifest les dificultats econòmiques que expressaven algunes de les queixes rebudes.** Per exemple, autònoms amb edats properes a la jubilació que no podien assumir el cost d'una inversió ni amortitzar-lo, el cas d'una jove i petita companyia de teatre infantil (titelles, narradores de contes...), que disposaven d'un vehicle antic per realitzar les seves actuacions. El transport públic no era una alternativa vàlida pel tipus de material de què feien ús (titelles, petit escenari, vestits...). Per poc superaven el

²⁷ <<https://w123.bcn.cat/APPS/egaseta/home.do?reqCode=downloadFile&publicacionsId=19114>>

²⁸ <<http://www.iprem.com.es/2020.html>>.

²⁹ <<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-1652>>.

topall establert d'ingressos i no podrien acollir-se a la moratòria, i explicaven que haurien de cessar la seva activitat, sense percebre possibles solucions o alternatives. **La majoria de situacions que es presentaven, pel fet de disposar d'ingressos mínims, restaven fora del topall.**

En relació amb el nivell de renda establert i preguntat a l'Ajuntament sobre la previsió de la seva revisió, i requisits de tramitació, el mes de novembre es va informar que, degut a l'efecte de la pandèmia de la COVID-19, l'estat d'alarma i l'aturada productiva, amb la consegüent crisi social i econòmica, **s'havia revisat el barem de renda per a la consideració de vulnerable, i es passava d'1'1 vegades l'IPREM a 2 vegades l'IPREM, canvi que ja era vigent, així com la moratòria.**

Aquesta modificació s'ha adoptat per Resolució, de 17 de novembre de 2020,³⁰ *per fer front a una necessitat urgent i excepcional causada per la pandèmia, (...) tenint en compte que els vehicles d'algunes categories s'han vist directament afectades per la situació d'emergència provocada per la COVID-19, degut a les dificultats i demores que ha provocat la pandèmia en el compliment dels terminis de fabricació de certes tipologies de vehicles i la necessitat de minimitzar en el possible les repercussions que la paralització de l'activitat econòmica està causant en determinats sectors.*

En relació amb la possibilitat d'ampliar la moratòria a altres supòsits diferents d'una activitat professional, la resposta, el mes de novembre, va ser que no es preveia cap altre cas fora de l'ús del vehicle per a una activitat professional.

També s'informava, en relació amb les mesures per canviar de vehicle, abans de la finalització del termini de moratòria establert, que l'Ajuntament de Barcelona treballava amb la Generalitat, Administració competent en aquest àmbit, per tal que es facilitin subvencions per al canvi de vehicle.

S'ha de tenir present que les previsions econòmiques amb l'aparició de la COVID-19 han caigut fins a límits imprevisibles. Per disposar d'indicadors de referència, consultada la pàgina web del mateix Ajuntament de Barcelona (Barcelona Economia)³¹ **explicita l'impacte de la pandèmia sobre l'activitat econòmica en el 2020 ha estat devastador.**

Després de la caiguda del segon trimestre, en que el PIB de la ciutat va registrar una contracció del -20,2% interanual, l'activitat va repuntar però sense recuperar els nivells previs a l'emergència sanitària. (...) La crisi sanitària ha perjudicat el desitjat procés de reactivació econòmica i tot apunta a una certa intensificació de la caiguda interanual del PIB en el quart trimestre de 2020. Amb l'empitjorament de les perspectives, les previsions del PIB de la ciutat

30

https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/119974/5/BOPB_Ban_Alcaldeessa_CÒVID_Ordenan%C3%A7a_2020-11.pdf.

³¹ <https://ajuntament.barcelona.cat/barcelonaeconomia/ca/sintesi-de-la-conjuntura/barcelona-en-el-contexte-economic-espanyol-i-mundial/la-conjuntura-economica>.

revisades al desembre contemplen per al conjunt del 2020 un decreixement de l'activitat entre el -10% i el -11%.

(...) S'indica que de cara al 2021, les perspectives seguiran molt condicionades per l'evolució de la situació epidemiològica, que està tenint efectes molt adversos sobre el mercat de treball de la ciutat. L'atur registrat va tancar l'any passat a l'alça, amb una xifra en 93.842 desocupats, sense comptar els afectats per ERTO. Una situació que al llarg de 2020 ha afectat a gairebé 315.000 treballadors a Barcelona, en bona part del sector de l'hostaleria. La vigència d'aquest mecanisme de protecció del teixit productiu i dels ingressos dels treballadors s'ha hagut d'anar prorrogant davant de les successives onades de contagis i ha evitat, al menys fins al moment, una major pèrdua de llocs de treball. La xifra de 1.096.654 afiliats de desembre ens retorna a nivells d'ocupació de més de dotze anys enrere, amb una pèrdua en relació amb la situació de febrer, prèvia a la Covid-19, de gairebé 46.700 afiliacions. El ritme de destrucció d'ocupació està sent més intens a Barcelona que a la resta de Catalunya o Espanya, per l'aclaparador pes del terciari, que en l'actual conjuntura ha perjudicat molt la capital.

De la informació exposada es desprèn que i **l'ampliació del topall per poder-se acollir a la moratòria s'hauria d'haver previst i adoptat no amb motiu de la nova declaració de l'estat d'alarma, sinó com a mínim amb caràcter previ a l'activació del règim sancionador**, en el moment d'aixecar la suspensió del règim sancionador el 15 de setembre de 2020. Cal recordar que de manera inicial el text de l'Ordenança no preveia cap mesura i que va ser introduïda, amb motiu de negociacions per a la seva aprovació, poc abans de sotmetre's al suport del Consell Plenari.

També sobta que, atenent les circumstàncies que motiven el decret, és a dir, la situació derivada de la pandèmia amb motiu del segon estat d'alarma per l'increment de l'emergència sanitària, no és disposés d'una modificació més ambiciosa, que tingués en compte altres supòsits no vinculats a una activitat professional, com persones en situació d'atur, que, per exemple, poden necessitar del vehicle per a la recerca de feina o com a condició per obtenir-la o, senzillament, establir el topall com a causa general, sense altres vinculacions.

Tampoc es preveuen altres factors com l'edat, a fi de tenir en compte els problemes que pot significar per a algunes situacions no disposar d'un vehicle per a desplaçaments, ja que no totes les economies poden utilitzar els serveis de taxi. A més, la situació de la COVID-19 ha incidit en els desplaçaments d'aquest col·lectiu.

2.2. Persones amb problemes de mobilitat reduïda i amb malalties que els condicionen l'ús del transport públic. L'Ordenança de la ZBE preveu 2 supòsits per al tractament d'aquestes situacions previstes en els articles 13 i 14:

Article 13. Exempcions a les mesures de restricció de la circulació de vehicles més contaminants:

1. *No estan afectats per la restricció establerta a l'article 9 els vehicles més contaminants que pertanyin a alguna de les categories següents:*

- **Vehicles dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR), segons la definició continguda a l'article 4.1 del Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions.**
- *Vehicles de serveis, .../...*
- **Vehicles dedicats al transport de persones amb malalties que els condicionen l'ús del transport públic.**

*Per gaudir de l'exempció establerta a l'apartat 1 cal, en qualsevol cas, estar donat **d'alta amb validesa al Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions**, en els termes i les condicions que s'estableixin en el Reglament d'aquest Registre o accomplir els requisits reglamentàriament establerts a tal efecte per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.*

El Reglament preveu dos tipus d'autoritzacions:

Vehicles particulars

Vehicles per a ús exclusiu del transport de persones amb mobilitat reduïda. Només es permet una sol·licitud d'aquest tipus d'autorització per sol·licitant.

Els sol·licitants poden ser:

- Persones amb discapacitat igual o superior al 33 % i barem de mobilitat positiu.
- Persones que disposin de la targeta d'aparcament individual per a persones amb discapacitat.
- El pare, la mare o el tutor legal d'un menor o d'una persona tutelada amb discapacitat superior al 33 % i barem de mobilitat reduïda positiu; o bé que disposi de targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat.
- Adult no conductor amb barem de mobilitat reduïda positiu, o bé que disposi de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat.

Transport col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda

Vehicles adaptats per al transport de persones amb mobilitat reduïda (segons la targeta d'inspecció tècnica del vehicle o targeta d'aparcament de transport col·lectiu PMR). El sol·licitant pot ser una persona física o jurídica i pot inscriure més d'un vehicle.

En aquets punt, cal referir algunes queixes rebudes en què s'exposa que **la normativa establerta no preveu altres supòsits de diversitat funcional o sensorial**, com ara les persones amb dèficits importants de capacitat visual a les quals, majoritàriament, no es reconeix el barem de mobilitat.

També s'ha plantejat la problemàtica sobre les **dificultats relatives a la mobilitat de persones d'edat avançada**, moltes no valorades administrativament com a persones amb mobilitat reduïda, alhora que no són titulars de vehicles.

El fet **d'exigir-se la titularitat del vehicle per accedir a l'excepcionalitat per raons de criteri de mobilitat**, segons la ciutadania, ha portat a gestionar canvis de nom per poder accedir als supòsits d'exempció.

Sobre les possibles modificacions sobre la condició de titular del vehicle i l'admissió d'un sol vehicle per sol·licitant, des de l'Ajuntament s'informava, el mes de novembre del 2020, que els requeriments, es van treballar amb l'Institut de Persones amb Discapacitat de Barcelona (IMPD) i que calia que **el titular del vehicle fos la persona discapacitada**. Es va descartar la possibilitat de declarar dos vehicles diferents per a una mateixa persona ja que es va valorar que la petició no tindria cabuda.

En conseqüència, el criteri que regia per a la titularitat del vehicle, i no pel criteri de discapacitat, havia estat motiu d'algunes consultes i queixes que qüestionaven que una persona amb problemes de mobilitat no pogués ser transportada per diverses persones en diferents vehicles.

2.3 Mobilitat per motius mèdics o de salut. L'article 14 de l'Ordenança ZBE estableix les autoritzacions d'accés a la zona de baixes emissions (ZBE), amb l'objectiu de permetre l'accés a la ZBE als vehicles que, entre d'altres, requereixen una autorització de caràcter diari perquè necessiten fer un accés esporàdic dins la ZBE, i que pertanyessin a alguna de les categories establertes, entre les quals es mencionaven:

(...)

Vehicles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixin realitzar tractaments mèdics de forma periòdica.

*Per gaudir de les autoritzacions previstes a l'apartat 1 cal, en qualsevol cas, que el vehicle estigui inscrit prèviament amb validesa al Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions o acomplir els requisits reglamentàriament establerts a tal efecte per l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i, a més, que el seu titular sol·liciti l'autorització corresponent al Registre esmentat abans de les 23:59 hores del dia anterior al qual es vulgui accedir a la ZBE. **No obstant, això últim, en els casos dels vehicles inclosos en l'apartat 1.a) i 1.b), quan l'accés a la ZBE estigui motivada per una urgència mèdica, la sol·licitud de l'autorització s'ha de formular en el termini de tres dies, incloent en el còmput el dia en què hagi tingut lloc l'accés.***

(...)

Sens perjudici del nombre d'autoritzacions establertes a l'annex 5, els vehicles previstos en l'apartat 1.c), poden sol·licitar al Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions les autoritzacions que siguin necessàries per poder realitzar aquest transport.

S'informa que en el cas de tractament mèdics periòdics, la tramitació es formalitza per mitjà d'una **autodeclaració**, en què cal especificar els dies del tractament i el centre on es realitza. **En aquest cas, no es demana que el malalt sigui el propietari del vehicle, però aquest ha d'estar inscrit en el Registre metropolità**

<<https://zberegistre.ambmobilitat.cat/ca>>. Aquests criteris s'han treballat amb Salut de l'Ajuntament, el Departament de Salut de la Generalitat i l'Institut Català de la Salut.

S'han presentat queixes sobretot vinculats a **persones grans**, inclús de fora de Barcelona, que requereixen ser traslladades a Barcelona **no per a un tractament concret sinó per visites de diverses especialitats mèdiques** (pacients polimedicats), que referien que les 10 autoritzacions anuals eren insuficients per cobrir les seves necessitats de desplaçament. **La síndica va demanar a l'Ajuntament com es tenia en compte aquesta casuística**, supòsits que es tenien en compte en cada cas i la seva determinació. La informació rebuda no donava resposta concreta per a les persones polimedicades, només es referia als tractaments periòdics; en conseqüència, **aquestes situacions no tenen una resposta concreta**.

La informació que figura a la pàgina web ZBE en relació amb els tràmits i supòsits per procedir a les autoritzacions indica que aquest supòsit es dedica a les **persones amb malalties que els condicionen l'ús del transport públic o que hagin de fer tractaments mèdics de manera periòdica i que poden sol·licitar l'autorització** de circulació d'un vehicle a la ZBE Rondes de Barcelona, cosa que els permetrà circular-hi qualsevol dia mentre duri l'autorització i han de complir alguns dels següents requisits:

1. Persona diagnosticada de malalties que requereixin realitzar **tractaments mèdics de forma periòdica**: el sol·licitant ha d'acreditar que necessita desplaçar-se de manera periòdica a un centre mèdic ubicat en algun municipi de la zona de baixes emissions on li fan els tractaments.
 - Si es fa el tractament en un centre d'atenció hospitalària o un centre d'atenció primària del sistema sanitari integral d'utilització pública de Catalunya (SISCAT), situat en algun dels municipis de la ZBE Rondes de Barcelona (Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat o Sant Adrià de Besòs), ha de realitzar una declaració responsable en la sol·licitud i es contrastarà posteriorment la informació amb les entitats públiques competents.
 - Si es fa el tractament en un centre d'atenció hospitalària o en un centre mèdic privat situat en algun dels municipis de la ZBE Rondes de Barcelona, ha de presentar, a més de la sol·licitud, l'informe de compliment dels requisits signat pel centre sanitari.
2. Persona diagnosticada amb **malalties que li condicionen l'ús del transport públic**. El sol·licitant ha d'acreditar que li han diagnosticat una malaltia que li dificulta l'ús del transport públic i, per tant, necessita desplaçar-se en vehicle privat.
 - Si se li ha diagnosticat la malaltia en un **centre mèdic públic** (xarxa de centres que constitueixen el sistema sanitari integral d'utilització pública de Catalunya), temporalment ha de realitzar una declaració responsable en la sol·licitud, i es contrastarà posteriorment la informació amb les entitats públiques competents.

– Si se li ha diagnosticat la malaltia en un **centre privat**, ha de presentar M. Assumpció Valls més de la sol·licitud, **l'informe de compliment de requisits signat pel centre sanitari**.

El titular del vehicle pot ser qualsevol persona que acompanyi el sol·licitant, però només es permet autoritzar un vehicle per sol·licitant. Si el sol·licitant és un menor o una persona tutelada ha de signar el formulari el pare, mare o tutor.

Els interessats han de sol·licitar l'alta del vehicle al Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats. Una vegada validat el compliment dels requisits, es comunicarà al sol·licitant l'alta del vehicle al registre i l'autorització per poder circular per la ZBE Rondes de Barcelona.

Cal tenir en compte que, els efectes de la **pandèmia i el fet que persones de risc necessitessin una especial protecció en el seu transport, han incidit en la preocupació expressada en alguns dels escrits dirigits a la síndica**. En el context actual, la vulnerabilitat i les situacions que requereixen una especial atenció s'ha incrementat i generalitzat, però aquesta visió més global no sembla quedar prevista de manera suficient.

2.3 Altres supòsits

Així mateix, també es considera que, a l'hora d'establir excepcionalitats sobre les mesures de restricció de circulació, haurien de poder-se tenir en compte factors com el possible ús ocasional i/o limitat del vehicle de cara a sortides estivals, desplaçaments molt concrets, caps de setmana puntuals, etc., de manera que inclús un petit reajustament dels horaris d'aplicació de les restriccions en dates assenyalades o vigiles de festius o caps de setmana, ni que fos amb un marge temporal, o una limitació en l'ús, podria ajudar a resoldre ara per ara algunes de les problemàtiques. També es podria tenir en compte, dins d'aquests supòsits, les especialitats de vehicles com autocaravanes, atès el cost que tenen i que signifiquen inversions a llarg termini.

Un aspecte que s'ha plantejat en les queixes presentades ha estat el cas de pares separats que han de desplaçar-se a Barcelona per tenir cura dels fills o assumir les vistes que els corresponen pel règim de vistes, i que exposen que les 10 autoritzacions no són suficients.

La Sindicatura considera que, per atendre aquests o altres supòsits que per les especials circumstàncies responen a situacions fàcilment acreditables, seria convenient que, per mitjà d'una comissió o un altre mecanisme, es pogués avaluar la concessió d'autoritzacions en casos concrets.

En conseqüència, des de la Sindicatura es considerava que caldria valorar i avaluar de quina manera es pot pal·liar la càrrega de les mesures sobre els directament implicats, en la majoria d'ocasions, particulars o petits autònoms, als quals resultava molt difícil poder assumir el canvi del vehicle o l'adopció de nous usos.

3. EL PROCÉS D'IMPLEMENTACIÓ DES DEL MARC DELS PRINCIPIS DE BONA ADMINISTRACIÓ.

L'informe de la Sindicatura de Greuges de Barcelona sobre el dret a la bona Administració³² es referia el principi de bona Administració com a principi rector de l'actuació de les administracions públiques, d'acord amb el que estableix, entre d'altres, l'article 41 dels Drets Fonamentals de la Unió Europea. La Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la ciutat preveu, en els articles XXIII i XXIV, que les autoritats han de garantir l'eficàcia dels serveis públics i la seva adaptació a les necessitats dels usuaris, així com el principi de transparència de l'activitat administrativa.

3.1. Participació

El dret a la participació, entesa com la capacitat de la ciutadania a rebre informació i intervenir –directament o mitjançant associacions ciutadanes– en els processos de presa de decisions polítiques i en el funcionament dels serveis públics, està recollit en l'article 3 del Reglament de participació ciutadana, així com en l'article XVIII de la Carta Europea de Drets Humans a la Ciutat, entre d'altres.

I més concretament, l'article 37.1 de l'esmentat Reglament de participació ciutadana de la ciutat de Barcelona, estableix que és preceptiu impulsar un procés participatiu en el procés d'elaboració d' Ordenances i reglaments municipals de rellevància ciutadana especial. Per tant, tenint en compte l'impacte de la mesura, durant la tramitació de l'Ordenança ha estat necessari acomplir amb aquest deure.

Amb motiu de la primera actuació d'ofici de la Sindicatura, al juliol del 2018, en relació amb la ZBE, l'Ajuntament va indicar que, quan es disposés d'una proposta de partida, s'obririen espais de participació en el marc de la **Taula de Contaminació de l'Aire** (integrada per tots els agents implicats: serveis municipals, grups municipals i diverses entitats i organitzacions de l'àmbit econòmic, social, ecologista, de la mobilitat, de la salut i del sector científic) per mirar de recollir suggeriments per part de diversos actors, i trobar una solució equilibrada entre les necessitats puntuals de les persones usuàries.

En diferents sessions de la Taula s'ha presentat i abordat, entre altres mesures, la ZBE, concretament:

- **En sessió del 14 de març de 2019**³³ es va presentar la necessitat d'elaborar una ordenança per tal de donar cobertura legal a les restriccions de la circulació de vehicles a la ZBE àmbit Rondes de Barcelona. Així mateix, s'exposava la necessitat de realitzar un procés participatiu, d'acord amb la normativa. S'informava de les fites del procés i s'indicaven els següents **temes de debat**:

³² <<https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/monografics/administracio.pdf>>.

³³ <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/sites/default/files/noind/TCCA-20190314-07.pdf>

- *Per tal de flexibilitzar la restricció, s'establirà un nombre limit de dies a l'any a determinar en el procés d'aprovació, on es permetrà la circulació sense etiqueta per a usos puntuals.*
- *Es posarà a discussió la inclusió o no dels divendres a la tarda com a període de restricció, i en tot cas anirà lligat al nombre de permisos.*
- *Es valorarà la possibilitat d'una introducció progressiva pels vehicles professionals al temps que farem un acompanyament pels actors professionals en aquesta transició.*

Es presentava la següent calendarització:

- Juny-juliol 2019: Inici procés participatiu (obertura web Decidim).
- Setembre 2019: Fase debat (Pacte mobilitat, Consell Sostenibilitat, Taula Contra a Contaminació de l'Aire) / sessions de treball territorialitzades / Decidim.
- Octubre 2019: Fase Retorn (Comissió de Seguiment i Decidim).
- Darrer trimestre 2019: Tramitació de l'Ordenança (informació pública i al·legacions).

Així mateix, es van exposar les principals conclusions sobre la ZBE, resultat de sessions de deliberació realitzades en data 6 de novembre de 2018 i 28 de gener de 2019) entre les quals figuren:

- La reclamació de dotar de més coneixement, formació i promoció del transport públic i la necessitat de donar resposta a determinades necessitats.
 - La necessitat d'impulsar ajudes i bonificacions fiscals per a la compra de vehicles més nets o per a l'adaptació dels existents en col·laboració amb la indústria de l'automòbil.
 - La dificulta per arribar a llocs de treball allunyats, com els polígons industrials.
 - L'oferta de vehicles sostenibles per a professionals.
 - Es demanava l'exclusió fins al 2025 de determinats vehicles pesats i un marge generós per a Pimes.
- **En sessió de data 19 de desembre de 2019** es va presentar:
 - El Pla de comunicació de ZBE. Un dels objectius era informar i acompanyar la ciutadania en la implementació permanent de la ZBE i posar en valor l'existència d'alternatives sostenibles a l'abast de tothom.

El Pacte per la Mobilitat. D'acord amb l'article 65 del Reglament es defineix com un espai de participació i de diàleg format per associacions, entitats de la ciutat, administracions i organismes locals i supramunicipals, que actua com a fòrum participatiu, amb la finalitat de fomentar espais de debat i diàleg.

- **El 15 d'octubre de 2019 es va dur a terme una sessió específica sobre la zona de baixes emissions (ZBE)**³⁴, que va comptar amb la participació de 70 persones, i es va:
 - Explicar el procés participatiu dut a terme

³⁴ < https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/sessions/acta_zbe_151019.pdf >

< https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/sessions/retornzbe_sessio_pacte_tot_v3_ok.pdf >

- Comentar els aspectes destacats de l'Ordenança.
- Informar sobre la campanya de comunicació que es faria perquè la informació arribés a tota la ciutadania.

Ja sigui en la Taula de Contaminació de l'Aire, així com en el context del Pacte per la mobilitat, es va comptar amb assistència a nivell d'observació per part de la Sindicatura.

Decidim.Barcelona. Així mateix, tal com estava previst, es va impulsar un procés de participació mitjançant la Plataforma Decidim.Barcelona,³⁵ d'acord amb allò que preveu l'article 29 del Reglament de Participació. Entre altres dades a la pàgina web Decidim.Barcelona (procés baixes emissions)³⁶ hi consten 183 participants, 107 seguidors i 6 trobades presencials. Es va desenvolupar segons allò planificat, amb l'objectiu de conèixer l'opinió de la ciutadania i obrir el debat sobre la concreció de l'Ordenança.

Es va desenvolupar amb el següent calendari:

- 28 de maig de 2019 al 13 de juny de 2019: Data d'inici i presentació.
- 28 de maig a 28 de juliol: Debats i propostes.
- 16 de setembre de 2019: Retorn. Previ a l'aprovació inicial de la tramitació de l'Ordenança que, recordem, va ser el 9 d'octubre de 2019.
- 31 d'octubre de 2019: data de finalització.
- 31 de desembre 2019: Seguiment del procés d'aprovació.

Fruit de les aportacions **es van incorporar canvis a la proposta inicial** de l'ordenança després del procés participatiu:

- Autoritzacions de 10 dies a l'any per **vehicles sense distintiu ambiental** de la DGT.
- Autoritzacions temporals per a **vehicles de serveis singulars amb accés esporàdic a la ZBE.**
- Autoritzacions a **vehicles estrangers que compleixin els requisits tecnològics.**
- **Disposició transitòria:** l'ordenança no produirà efectes fins transcorregut 1 any des de la seva entrada en vigor per als vehicles de les categories N1, N2, M2 i M3 (autocars, furgonetes, vehicles d'ús professional).
- Durant **els primers tres mesos de vigència de l'Ordenança** (1 de gener de 2020) **no es sancionà.**

Si bé es pot considerar que les accions de participació dutes a terme s'ajusten al marc legal i són metodològicament correctes, cal analitzar per què diverses queixes presentades a la Sindicatura **fan palesa la dificultat per ser escoltats per l'Administració.**

³⁵ <<https://ajuntament.barcelona.cat/transparencia/ca/ordenanca-zona-baixes-emissions>>.

³⁶ <<https://www.decidim.barcelona/processes/baixesemissions>>

Cal reflexionar sobre la gestió de les expectatives i la participació, sobretot tenint en compte que segons l'art. 154.2. Decret Legislatiu 2/2003, pel que s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local, **les formes, els mitjans i els procediments de participació que les corporacions estableixen en l'exercici de la seva potestat d'autoorganització no poden en cap cas disminuir les facultats de decisió que corresponen als òrgans representatius**. En la mateixa línia, l'art. 22.2 del Reglament de participació ciutadana, diu que el resultat del procés participatiu no afecta les facultats decisòries dels òrgans de govern de l'Ajuntament.

Ara bé, això porta preguntar-nos, en el marc dels principis de la bona Administració, fins a quin punt la gestió dels *tempus* és un element a tenir en compte, doncs en aquest cas concret, amb un context d'incertesa sobre l'impacte real que les mesures tenien per a una part de la ciutadania, la manca de respostes concretes a problemes plantejats (alguns dels quals ja van ser objecte de valoració d'aquesta Sindicatura i també consten en les actes de la Taula de Contaminació abans descrites) predisposaven al diàleg constructiu. Sobretot tenint en compte que l'aprovació inicial de l'Ordenança és el 9 d'octubre, i no és fins aquell moment que es coneix una primera aproximació de les afectacions (terminis, excepcions, moratòries...), i el mes de novembre s'activa la campanya informativa, en el document inicial, i persisteixen moltes de les incerteses, tot i que es preveia la seva aplicació a partir del dia 1 de gener. En aquest sentit, és significatiu destacar que el text aprovat de manera inicial va ser objecte de 1.815 al·legacions, moltes de les quals van ser acceptades (un 45 % segons va informar el servei de premsa de l'Ajuntament).³⁷ Per tant, va haver molt poc temps des que les persones van conèixer el text definitiu a l'entrada en vigor.

Alhora també sorgeix la reflexió sobre si existia suficient consciència social sobre la necessitat de la mesura, en termes de salut pública, i si hauria estat possible fer més pedagogia, sobretot tenint en compte que implicava un canvi de paradigma respecte del model de mobilitat, amb les resistències inherents que comporta, especialment si la persona no té una alternativa viable.

3.2. Transparència

Si bé en el moment actual, tota la informació sobre la ZBE està publicada en el Portal de Transparència de l'Ajuntament, així com en els diferents espais (Taula d'Emergència, Pacte mobilitat, Decidim Barcelona, Web ZBE...), cal situar-nos a finals del 2019; en aquell moment, tot i que s'havia iniciat la campanya informativa, l'obtenció del text de l'Ordenança, que havia de ser objecte d'al·legacions, no era fàcilment accessible des de les diferents pàgines web que s'havien creat per informar sobre el tema (ja sigui les relatives a la qualitat de l'aire com la pròpia de la ZBE).

³⁷ <https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2019/12/10/lordenanca-que-regula-la-zona-de-baixes-emissions-a-punt/>

3.3. Seguiment de les mesures

S'ha informat de la creació d'una comissió d'experts per tal de determinar i validar el impacte social i en salut de les restriccions. Aquesta comissió la lidera ASPB, i està integrada per ISGlobal, CSIC, UPC, AMB, Generalitat (Salut i Qualitat Ambiental), Mobilitat Ajuntament BCN i Qualitat Ambiental Ajuntament BCN. Seria convenient fer públic la periodicitat i conclusions d'aquestes reunions.

4. ALTRES

Finalment, creiem oportú plantejar qüestions que, si be no eren objecte inicial de l'informe, tenint en compte la naturalesa d'aquestes, s'ha considerat adient mencionar:

4.1. Accessos rondes i vies externes a la ciutat (C-17). Alguns expedients de queixa han coincidit a posar de manifest que no és possible creuar la ciutat per les rondes i accedir o provenir de la C-17. En el cas de vehicles que provenen de la C-17 o circulen cap a o en direcció a la C-17, que pretenen accedir o sortir de les rondes (B-20), sense entrar a la ciutat de Barcelona, és a dir, sols creuant-la, sense entrar a la zona restringida de circulació, aquesta connexió no és possible i obliga els conductors, ni que sigui per poca distància, en sentit Barcelona, a entrar a l'avinguda Meridiana ja que no hi ha cap altra opció ni sortida per accedir a la B-20 i entrar a la zona restringida en el barri de la Trinitat per accedir a la C-17 de sortida en direcció Puigcerdà.

4.2. Senyalització. En concret, la senyalització de la sortida de les rondes prohibida per als vehicles que tenen restringida la circulació a la ZBE en molts punts està situada sobre el mateix carril de sortida, fet que impossibilita, en el cas d'error o desconeixement, la previsió i/o rectificació de la maniobra de circulació. A l'efecte de facilitar el correcte compliment, caldria millorar-ne la senyalització, ni que fos a mode d'advertència prèvia.

Així mateix, i atenent la possibilitat que s'estacioni en zones que resten fora de l'àmbit d'aplicació de la ZBE, cal senyalitzar aquesta delimitació per evitar errors.

També, en el mateix sentit, caldria reforçar la senyalització i l'advertència de la ZBE a la pràctica totalitat del terme de la ciutat de Barcelona, de manera clara, a les vies d'accés a la ciutat, sobretot per a aquells conductors no habituals, amb la indicació d'alternatives al seu recorregut. La finalitat de la mesura no ha de ser recaptatòria sinó la millora de la qualitat de l'aire en si mateixa.

En conseqüència, i atenent tot allò que ha estat exposat emeto la següent decisió:

RECOMANACIONS

M. Assumpció Vila i Panas

Des de la Sindicatura es mantenen les consideracions que ja es van posar de manifest en l'anterior decisió del mes de desembre de 2019. Ara bé, tot i les actuacions efectuades des de l'Ajuntament en relació amb les recomanacions emeses, cal dir que moltes segueixen vigents i/o objecte de millora o de reformulació, atenent les actuals circumstàncies.

Aquesta Sindicatura entén que la mesura de la ZBE difícilment serà efectiva si es viu només des de la perspectiva de la restricció mateixa, i si no s'acompanya d'incentius i millores estructurals per treballar des de diferents nivells per, en primer lloc, cercar la millora de la qualitat de l'aire i alhora anar treballant per una transició al canvi d'usos.

Cal recordar que, en el marc dels **Objectius de Desenvolupament Sostenible**, l'ODS 3 preveu: *Garantir una vida sana i promoure el benestar per a totes les persones a totes les edats*. Específicament la fita 3.9 proposa, *per a 2030, reduir substancialment el nombre de morts i malalties causats per productes químics perillosos, i la pol·lució de l'aire, l'aigua i el sòl*. I també es proposa treballar, *l'accés al transport públic i la contaminació de l'aire i el soroll en funció del gènere i altres desigualtats* (ODS 5 i 10), *la relació amb el canvi climàtic* (ODS 13) i *les ciutats i comunitats sostenibles* (ODS 11).

En aquest sentit es **recomana** a l'Ajuntament de Barcelona:

1. Millorar el servei d'atenció i acompanyament, per tal d'orientar sobre les mesures, el règim sancionador, poder donar resposta àgil i concreta a situacions que requereixen atenció individualitzada, i fer efectiva l'orientació necessària per a la recerca de tot tipus d'alternatives de mobilitat necessàries per fomentar el canvi de mobilitat (des d'ajudes per a l'adquisició de bicicletes, fins a l'orientació sobre les opcions del transport públic), orientació per a la millora de l'ús de vehicles més sostenibles (opcions de modificació, punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, opcions de gas, alternatives al desballestament...) i altres mesures complementàries (Parks&Ride...).

2. Considerar flexibilitzar o reajustar les mesures per tal de donar una solució a determinades situacions de precarietat o circumstàncies específiques que requereixen una especial protecció.

3. Instar altres administracions competents (AMB, ATM, Generalitat, Estat), a seguir treballant per fomentar que la xarxa de transport públic urbà i interurbà esdevingui una alternativa vàlida i real a l'ús del vehicle particular. En aquest sentit, es demana contribuir a:

- Treballar per oferir un transport públic més eficient.
- La implementació de la T-Mobilitat i que es continuï treballant la reforma tarifaria.
- La finalització de la L9.
- La millora del servei de Rodalies.

4. Revisar els criteris de la T-Verda per flexibilitzar la transmissió de la seva titularitat o el nombre de títols que es facilitin, en funció de les característiques econòmiques i familiars que puguin acreditar l'ús d'un mateix vehicle, amb condicionants i mecanismes de control.

5. Establir, en el marc del terme municipal de Barcelona, i traslladar a les altres administracions competents, la necessitat d'impulsar una xarxa de Parks&Rides, connectats amb el transport públic.

6. Continuar treballant, a fi que les administracions competents facilitin ajudes per al canvi de vehicles menys contaminants de tot tipus, i que des del seu àmbit s'incentivin aquells menys contaminants per mitjà de mesures fiscals o altres (estacionament...).

7. Insistir a l'Ajuntament que, en el marc de les seves competències o en aquelles que les matèries depenguin d'altres administracions, segueixi treballant per facilitar la possibilitat d'adequar els vehicles a l'ús de sistemes menys contaminants i que aquesta opció pugui ser vàlida i real.

8. Continuar instant les administracions competents per establir criteris de circulació dels vehicles que s'ajustin a les emissions reals dels vehicles.

9. Cercar mecanismes, dins del marc de la Comissió de Seguiment o una altra instància, per avaluar, sota criteris tècnics i circumstancials acreditats la modificació del règim d'autoritzacions i/o d'excepcions que regeix per a la ZBE, tenint en compte que en ocasions el nombre de 10 autoritzacions pot resultar limitat, i atenent les circumstàncies socials i econòmiques del moment. En aquest sentit, cal considerar:

- Els desplaçaments que cal realitzar a tallers mecànics de reparació, que no s'endarrereixi la revisió i la resposta a problemes mecànics que poguessin arribar a esdevenir de seguretat viària i el pas de les ITV.
- La revisió dels criteris econòmics en funció del topall d'ingressos, que permeti tenir en compte altres circumstàncies de l'àmbit familiar o la situació de recerca de feina, ateses les situacions i el context de crisi econòmica i social que deriva de la sanitària.
- Possibilitat d'establir en determinats casos altres mesures alternatives a les 10 autoritzacions, com per exemple la limitació de l'ús de quilometratge.
- Preveure tenir en compte el cas de persones polimedicades, amb un nombre important de vistes mèdiques, possiblement a diferents especialistes i/o centres, i que no responen a un únic tractament mèdic.
- L'ús del vehicle per a desplaçaments de persones amb problemes de discapacitat sensorial o persones grans, però que no assoleixen el barem de mobilitat.
- Estudiar aquells casos que per la seva singularitat posin de manifest circumstàncies no previstes a fi de valorar les respostes a donar:

- Desplaçaments per complir amb el règim de custòdia dels fills
- Desplaçaments de persones que resideixen a Barcelona entre setmana per motius laborals, d'estudis..., i que el cap de setmana retornen als seus domicilis, als qual perjudica haver d'esperar fins a les 20.00 h per fer ús del seu vehicle.
- Revisar la consideració i el tractament dels vehicles amb singularitats com vehicles clàssics i autocaravanes i/o vehicles tipus camper, per les seves característiques pròpies i/o per tractar-se de vehicles que la seva inversió preveu molts anys d'utilització.
- Persones que treballen entre setmana i no poden fer ús del vehicle per als desplaçaments de lleure, que sí que es possibiliten als que disposen del cap de setmana.
- Atendre circumstàncies com l'edat dels titulars per a persones individuals i/o l'amortització dels vehicles, en especial per a vehicles industrials i/o de transport col·lectiu, a l'hora de les moratòries o les excepcions de determinats vehicles i, si no es pot, preveure compensacions econòmiques.

10. Millorar els mecanismes d'informació, comunicació i participació, en previsió de l'aplicació de possibles noves mesures vinculades a la mobilitat a la ciutat, que han de requerir de temps suficient d'informació i que aquesta no generi incerteses sinó que permeti una planificació acurada per als afectats. Previsió amb temps suficient d'un calendari d'afectacions i difusió del mateix.

11. Revisar i millorar la senyalització a les zones d'accés a la ZBE. En concret, la senyalització de la sortida de les rondes prohibida per als vehicles que tenen restringida la circulació a la ZBE en molts punts està situada sobre el mateix carril de sortida, fet que impossibilita, en el cas d'error o desconeixement, la rectificació de la maniobra de circulació. Aquesta informació hauria de situar-se, a mode d'advertència prèvia, si més no, en la indicació corresponent a cada sortida.

Així mateix, i atenent la possibilitat que s'estacioni en zones que resten fora de l'àmbit d'aplicació de la ZBE, senyalitzar aquesta delimitació per evitar errors.

També, en el mateix sentit, caldria reforçar la senyalització i l'advertència de la ZBE a la pràctica totalitat del terme de la ciutat de Barcelona, de manera clara, a les vies d'accés a la ciutat, sobretot per a aquells conductors no habituals, amb indicació d'alternatives al seu recorregut. La finalitat de la mesura no ha de ser recaptatòria sinó la millora de la qualitat de l'aire en si mateixa.

12. Revisar els accessos de les rondes i vies externes a la ciutat (C-17). En el cas de vehicles que provenen de la C-17 o circulen cap a o en direcció a la C-17, que pretenen accedir o sortir de les rondes (B-20), sense entrar a la ciutat de Barcelona, és a dir, sols creuant-la, sense entrar a la zona restringida de circulació, aquesta connexió no és possible i obliga els conductors, ni que sigui per poca distància, en sentit Barcelona, a entrar a l'avinguda Meridiana ja que no hi ha cap altra opció ni sortida per accedir a la B-20 i entrar a la zona restringida en el barri de la Trinitat per accedir a la C-17 de sortida en direcció Puigcerdà.

13. Que s'informi la Sindicatura i es faciliti públicament la informació i les conclusions que emanin de la Comissió de Seguiment.

Aquesta resolució es comunicarà a l'òrgan municipal competent, se'n donarà compte al Plenari del Consell Municipal en l'informe anual reglamentari i del seu contingut s'informarà les persones interessades.