



RESOLUCIÓ

Circulació i estacionament



DRET A LA MOBILITAT
CIUTAT HABITABLE I SOSTENIBLE

ANTECEDENTS

Objecte de la queixa

En data 21 de desembre de 2025, el ciutadà va presentar una queixa en aquesta Sindicatura en què manifestava la seva disconformitat amb dues multes de trànsit per circular per l'avinguda de Vallvidrera. Exposava que aquesta zona de Vallvidrera no formava part de les zones de baixes d'emissions (ZBE) i aportava un plànol amb una creu marcada en el lloc de les infraccions. En qualsevol cas, en cap moment s'havia informat de cap canvi en la reglamentació de la ZBE que afectés aquest tram.

Actuacions fetes

La Sindicatura va admetre la queixa a tràmit i en va iniciar l'anàlisi per determinar si s'havien respectat els [drets de la ciutadania](#) i els [principis de bona administració](#).

El dia 29 de gener de 2026, la Sindicatura es va adreçar a l'[Àrea Metropolitana de Barcelona \(AMB\)](#) per tal de conèixer les intervencions realitzades en relació amb la queixa presentada.

Resposta dels òrgans afectats

El dia 7 de maig de 2026 aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada.

CONSIDERACIONS

1. La qualitat de l'aire a Barcelona i la correlació amb el trànsit

Tal com informa el web municipal¹ sobre la qualitat de l'aire, la contaminació atmosfèrica és un dels riscos ambientals amb més impacte per a la salut.

¹ <https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/ca/qualitat-de-laire/que-passa-amb-laire-que-es-respira>



En concret, a la ciutat de Barcelona els dos elements perjudicials més presents a l'aire són el diòxid de nitrogen (NO_2) —un gas irritant que ataca els pulmons i que produeixen, sobretot, els motors de combustió interna— i les partícules en suspensió menors de 10 micres (PM_{10}), que afecten especialment el sistema respiratori i cardiovascular. Aquests darrers elements tenen l'origen, sobretot, en els processos de combustió, els rodaments i les frenades dels vehicles, en les obres de construcció o en la pols que arriba del Sàhara.

Com que les fonts de contaminació de l'aire exterior estan fora del control de les persones, les solucions requereixen que s'adoptin mesures concertades per part de totes les administracions mitjançant normatives locals, nacionals i internacionals.

Cal destacar que durant l'any 2021 l'Organització Mundial de la Salut (OMS) va publicar les noves guies de qualitat de l'aire, que demostren que la contaminació de l'aire és perjudicial per a la salut a uns nivells de partícules PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ i NO_2 inferiors als que es consideraven fins ara. Per això, els líndars màxims establerts per l'OMS són més baixos que els establerts per la normativa comunitària, que seran d'obligat compliment el 2030.

A Catalunya, l'Administració responsable d'avaluar la qualitat de l'aire és el Servei de Vigilància i Control de l'Aire, a partir de les dades recollides amb la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA). La XVPCA es va crear a partir de la Llei 22/1983, de 21 de novembre, es va definir mitjançant l'Ordre de 20 de juny de 1986 i actualment està adscrita administrativament al Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya.

Aquesta xarxa centralitza la recollida de dades per avaluar la qualitat de l'aire i les envia a l'Administració de l'Estat i a la Comissió Europea. En l'àmbit de la ciutat de Barcelona, l'Agència de Salut Pública de Barcelona és l'Administració que, coordinadament amb la XVPCA, avalua i fa el seguiment de la qualitat de l'aire. El seu resultat es pot consultar en línia.²

2. La zona de baixes emissions i el dret a la mobilitat sostenible

Vista la situació d'emergència de contaminació atmosfèrica, no és estrany que en els darrers anys les administracions públiques hagin executat polítiques de mobilitat sostenible, dirigides a reduir la contaminació de l'atmosfera, com és l'establiment d'una zona de baixes emissions (ZBE).

² <https://ajuntament.barcelona.cat/mapes-dades-ambientals/qualitativa/ca/>



En el seu moment, l'Ajuntament de Barcelona va ser pioner quant a regular aquesta qüestió i va aprovar una primera ordenança abans que fos obligatòria la seva implantació. Així la primera ordenança es va aprovar el 20 de desembre de 2019: 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.

Posteriorment, la Llei 7/2021, de canvi climàtic i transició energètica, va establir a l'Estat espanyol l'obligació d'implantar la ZBE als municipis d'entre 20.000 i 50.000 habitants que haguessin superat determinats valors màxims d'agents contaminants.

A Catalunya, el govern de la Generalitat va desenvolupar aquesta regulació amb l'aprovació del Decret 132/2024, pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, el Pla d'acció a curt termini per alts nivells de contaminació de l'aire i les determinacions normatives per assolir els objectius de qualitat de l'aire.

El 27 de gener de 2023, després d'un llarg contenciós que va portar a l'anul·lació de l'ordenança inicial, l'Ajuntament va aprovar una segona ordenança amb modificacions, que és la que està actualment en vigor: [Ordenança per la qual es fixen els criteris d'accés, circulació i estacionament de vehicles en la zona de baixes emissions de Barcelona i es promou una mobilitat sense emissions](#)³.

L'actual ordenança va iniciar la seva tramitació l'any 2022, i, d'acord amb la normativa, va incloure un tràmit d'exposició pública⁴ perquè la ciutadania i les organitzacions poguessin remetre les seves opinions i aportacions, en exercici del dret que els reconeix l'article 133.1 de la Llei 39/2015, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. També va ser objecte d'un procés participatiu.

3. Les multes de trànsit del promotor de la queixa

El motiu principal de queixa és el fet que, segons manifesta el ciutadà, l'avinguda de Vallvidrera està fora dels límits de la ZBE i, per tant, les multes són incorrectes.

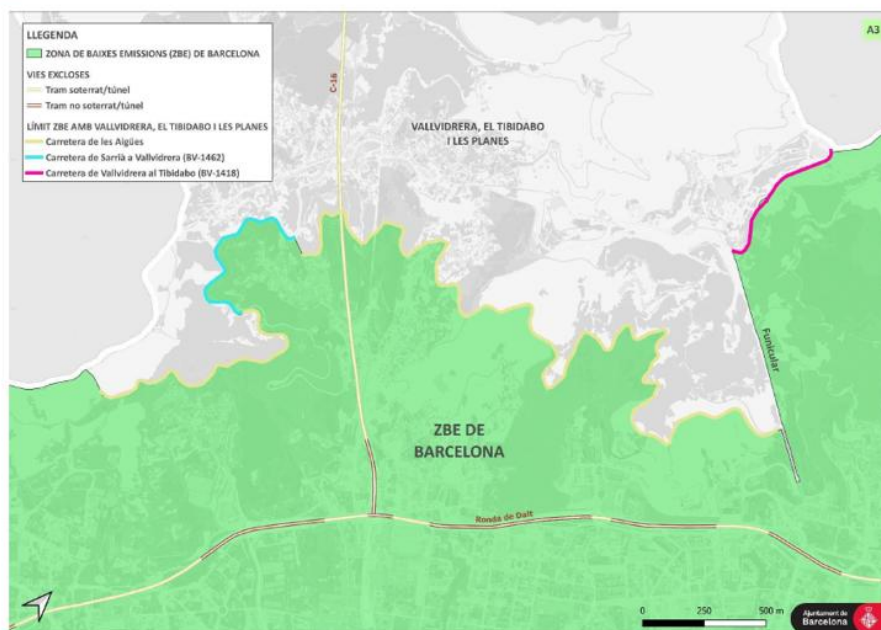
L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) és l'ens públic responsable de la gestió integral de la ZBE.

³ https://cido.diba.cat/normativa_local/14283386/ordenanca-per-la-qual-es-fixen-els-criteris-dacces-circulacio-i-estacionament-de-vehicles-en-la-zona-de-baixes-emissions-i-es-promou-una-mobilitat-sense-emissions-ajuntament-de-barcelona

⁴ <https://ajuntament.barcelona.cat/transparencia/ca/ordenanca-zona-baixes-emissions-2022>



L'informe de l'AMB exposa que l'àmbit de la ZBE de la ciutat de Barcelona queda recollit en l'annex 1 de l'ordenança vigent, però en el citat annex no consta l'avinguda de Vallvidrera com a via exclosa. També s'aclareix que no hi ha hagut cap modificació que hagi canviat el règim d'aquesta via urbana.



Respecte del plànol aportat pel ciutadà, l'informe aclareix que la **creu marcada correspon a una altra via** —en concret la C-16, la qual sí que està exclosa—, i així consta en l'annex 1 de l'ordenança reguladora. Aquesta via és una carretera de la Generalitat de Catalunya també coneguda com a eix del Llobregat o autopista de Montserrat, segons els trams.

Així mateix, la ciutadania pot comprovar si una via està inclosa o exclosa de la ZBE mitjançant el plànol⁵ del web de l'AMB.

⁵ <https://www.amb.cat/s/web/mobilitat/mobilitat-sostenible/zbe.html>



4. Els límits de la ZBE i la potestat discrecional de l'Administració

Respecte de la concreció dels límits territorials que ha de tenir la ZBE i de les decisions sobre la inclusió o exclusió de determinades vies, cal fer referència a la potestat discrecional de l'Administració.

D'acord amb la Carta municipal de Barcelona, l'Ajuntament té competència pròpia pel que fa al traçat i les característiques de la xarxa viària i a l'ordenació del trànsit de persones i vehicles (art. 65 i 93), així com pel que fa a l'adopció de mesures de prevenció, control i correcció de la contaminació atmosfèrica (art. 103).

La implantació al territori de la ZBE i les decisions sobre els seus límits perimetrals constitueixen una decisió que s'emmarca en el que es coneix com a potestat de decisió discrecional de les administracions públiques. Així, entre diverses solucions tècniques, totes possibles i legítimes, l'Administració pública opta per una solució que ha de ser la millor possible aplicant els principis de bona administració i equitat, per tal de no incórrer en arbitrarietat, una conducta prohibida per la Constitució espanyola.

En conclusió, d'acord amb tot el que s'ha exposat, aquesta Sindicatura no observa cap greuge en les sancions imposades al ciutadà pel fet de no respectar les restriccions de circulació de la ZBE.

DECISIÓ

D'acord amb la Carta municipal de Barcelona, aquesta institució té com a missió defensar els drets i les llibertats de la ciutadania i, amb aquesta finalitat, pot supervisar l'activitat de l'Administració municipal.

Considerats els fets i les normes aplicables, conclou que, en aquest cas, **l'actuació de l'Institut Municipal d'Hisenda i l'Àrea Metropolitana de Barcelona ha estat ajustada a dret i eficaç.**

Aquesta resolució es comunicarà a la persona que va formular la queixa i a l'òrgan municipal competent. Per mitjà de l'informe anual d'aquesta Sindicatura, també se'n donarà compte al Plenari del Consell Municipal.

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, es relaciona amb l'objectiu 11.6 "El 2030 Barcelona complirà els límits de qualitat de l'aire recomanats per l'OMS".