

## **DECISIÓ DE LA SÍNDICA DE GREUGES REFERENT A LA QUEIXA PRESENTADA PER LES RESTRICCIONS CIRCULATORIES EN MATÈRIA DE CIRCULACIÓ I ESTACIONAMENT VEHICLES DE MOTOR**

### **TRAMITACIÓ**

- L'1 de desembre de 2017 els interessats van mantenir una reunió a la Sindicatura de Greuges de Barcelona per exposar les seves preocupacions per les repercussions que l'aplicació de les mesures de restriccions circulatòries significarien per a determinades persones individuals o col·lectius afectats.
- En data 12 de desembre de 2017, i arran d'altres queixes rebudes per la mateixa matèria, es va admetre a tràmit la queixa, ja que reunia els requisits reglamentaris, es i va designar l'assessora corresponent perquè instruís l'expedient.
- La comprovació del fet presumptament greujós ha comportat, en síntesi, l'estudi de les circumstàncies concurrents, l'anàlisi de la normativa aplicable i l'observació de si s'havien aplicat els principis de bona Administració per a la salvaguarda dels drets fonamentals a la ciutat. Amb aquesta finalitat, aquesta Sindicatura ha dut a terme les accions següents:
  - El desembre de 2017 es va iniciar l'anàlisi de la documentació i de les diferents informacions vinculades amb la matèria objecte de la queixa.
  - En data 12 de desembre de 2017 es va demanar informe a la Regidoria de Mobilitat per tal de conèixer tant les intervencions dutes a terme com les previstes en relació amb l'aplicació de les mesures per a la restricció del trànsit en episodis de contaminació.
  - En data 9 de gener de 2018 es va mantenir una reunió a la Quarta Tinència d'Alcaldia per disposar d'informació prèvia sobre l'aplicació de les mesures.
  - El 27 de març de 2018 es va remetre carta informativa als interessats.
  - En data 31 de juliol de 2018 es va rebre l'informe de la Quarta Tinència d'Alcaldia d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat que donava en part resposta a la demanada de la síndica de greuges ja que alguns dels aspectes demanats estaven en fase d'estudi i/o restava remetre alguna informació complementària.
  - Els mesos posteriors s'ha restat a l'espera d'informació complementària sobre les qüestions plantejades, s'han rebut diferents escrits informatius de les diferents gestions, reunions i contactes que els promotors de la queixa han anat realitzant i s'ha efectuat seguiment de noves dades i actualitzant normativa d'aplicació (desembre de 2018 modificació del Decret d'aprovació de la Zona de Baixes Emissions Episòdica).
- El 10 de desembre de 2018 l'assessora, a partir de la documentació oficial aportada pels interessats, la informació facilitada des de la Quarta Tinència d'Alcaldia, i l'anàlisi dels fets, va emetre un informe proposta amb les consideracions següents.

### **CONSIDERACIONS**

#### **Descripció de la queixa**

Aquesta Sindicatura ha rebut diverses queixes de part d'una associació d'afectats i diversos particulars que han posat de manifest la seva preocupació i disconformitat amb les afectacions que generaran les mesures de restriccions circulatòries per episodis de contaminació acústica que poden aplicar-se des del dia 1 de desembre de

2017, per a turismes i algunes furgonetes i de manera permanent a partir del dia 1 de gener de 2020.

Els interessats consideren les mesures de restricció de la circulació establertes són arbitràries i discriminatòries ja que afecten a persones i col·lectius concrets, que potser no fan un ús intensiu del vehicle però que el necessiten en molts casos per les seves activitats o en determinades circumstàncies puntuals per les quals no disposen d'altre alternativa que l'ús del vehicle. S'enumeren algunes de les casuístiques que es desprenen dels escrit rebuts:

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

- Anar a treballar desplaçant-se des de fora de Barcelona a la ciutat o a la inversa. Cal tenir en compte que alguns horaris laborals (torns de nit, matinada,...) o zones (port, polígons industrials, no tenen cobertura ni alternativa en transport públic suficient o en alguns casos possible). La xarxa de rodalies no és actualment una alternativa vàlida per a molts desplaçaments que poden duplicar i/o triplicar els seus temps com per exemple trajectes de Mollet a la Zona Franca, Igualada,.....
- Desplaçaments puntuals i necessaris —en ocasions des de fora de Barcelona—, per efectuar visites o tractaments mèdics, acompanyament de gent gran o malalts.
- Marxants que utilitzen puntualment el vehicle únicament per arribar als punts de venda de fires i mercats que es realitzen a Barcelona. En aquest cas el vehicle arribat al punt de venda resta aturat tot el dia o inclús en pot convertir en la pròpia parada fins el retorn al punt d'origen al final del dia. S'exposen casos que ni 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.
- Anar a comprar o encàrrecs en tractar-se de persones amb problemes de mobilitat.
- Desplaçaments de famílies amb molts components entre ells gent gran o infants.
- Professionals que necessiten desplaçar eines de treball que han de transportar amb el seu vehicle.

**2.- Propietaris de vehicles que en fan un ús molt reduït o puntual** (pràcticament per sortides estivals o desplaçaments ocasionals) però que han de carregar volum d'equipatge fet que contrasten amb l'ús intensiu que poden fer altres vehicles no subjectes a restriccions.

**3.- Propietaris de vehicles que no entenen els motius de la restricció quan els seus vehicles superen positivament els controls de les ITV.**

### **Posició municipal**

A partir de l'informe municipal i de la informació oficial aportada a aquesta Sindicatura, en relació a les diferents demanades plantejades resulta que:

**1.- Quines mesures i alternatives hi ha previstes per part de l'Ajuntament per compensar les afectacions i les problemàtiques que es generaran als propietaris de vehicles que no puguin circular i que necessitin fer ús del vehicle en motiu, entre altres, les circumstàncies exposades a la motivació de la queixa.**

Es fa constar que en aquests moments les mesures de restricció només s'apliquen en situacions puntuals d'episodi de contaminació atmosfèrica per als nivells de NOx. És a

dir, en situacions d'emergència pel que es requereix un esforç especial al conjunt de la ciutadania.

Es recorda que aquesta situació es dona un màxim de dos a tres dies l'any, no havent-se produït cap ocasió en el darrer any.

Es comenta que les preocupacions expressades en la petició d'informe es produiran quan la restricció entri en fase permanent, un fet que com s'ha establert a "L'Acord Polític per a la millora de la qualitat de l'aire a la conurbació de Barcelona" signat per la Generalitat de Catalunya, l'AMB, l'Ajuntament de Barcelona i els 40 municipis de la conurbació de Barcelona, i a la Mesura de Govern Contra la Contaminació de Barcelona del propi Ajuntament, que es produirà l'any 2020, quan a partir del dia 1 de gener d'aquell any, la restricció esdevindrà estructural i s'aplicarà en dia laboral de 7 a 20 hores, i és quan les qüestions plantejades seran més rellevants.

S'indica que s'està estudiant a nivell tècnic un sistema d'autoritzacions que resoldrà total o en la major part nombroses casuístiques diverses, entre elles les assenyalades, que s'han anat recollint els darrers mesos.

Una vegada es disposi d'una proposta de partida s'obriran espais de participació en el marc de la Taula de Contaminació de l'aire per mirar de recollir propostes per part de diversos actors, i trobar una solució equilibrada entre les necessitats puntuals d'alguns usuaris i la necessitat global del conjunt de la ciutadania de garantir el dret a la salut, un dret que segons l'Organització Mundial de la salut no estem sent capaços de garantir a la nostra ciutat en quant a la qualitat de l'aire que respirem.

## **2.-Previsió i en cas afirmatiu termini i ubicació, d'aparcaments fora de les àrees de restricció i connectivitat amb el transport públic.**

Les àrees territorials del terme municipal de Barcelona fora de l'àmbit de restricció són el barri de Vallvidrera, el Tibidabo, Les Planes i Zona Franca, on hi ha nombrosos espais d'aparcament de superfície.

Quant a aparcaments específics en relació a la zona de baixes emissions s'assenyala que és d'especial interès els Parks&Rides i zones d'aparcament en àmbits propers al transport públic existents establerts als municipis del nostre entorn i als municipis de residència de les persones que es desplacen diàriament a la nostra ciutat, ja que és allà, —en origen—, on per una banda cal que els ciutadans d'altres municipis que venen a treballar puguin deixar el seu vehicle sense entrar al nostre municipi, i per un altre banda és on estan les zones industrials, on en ocasions treballen els nostres veïns. En relació als municipis propers a Barcelona es pot trobar informació detallada a l'AMB.

Són rellevants les parades a prop de les estacions de RENFE i de FGC dels 40 municipis a l'entorn de la ciutat de Barcelona compresos a la zona de protecció atmosfèrica especial i s'informa que l'AMT està treballant en un pla de desplegament i que la Generalitat es va comprometre a portar a terme un PDU dels Parks & Ride situats en llocs estratègics.

## **3.-Quina avaluació s'ha fet de l'impacte que generen els vehicles afectats per la prohibició (en funció del seu ús) en relació amb el de vehicles que no estan afectats per la restricció o estan exempts tot i que poden tenir un ús intensiu.**

S'explica que s'ha analitzat els tipus de vehicles que circulen per la ciutat, no els registrats, i quant contaminen. L'estudi indica que un 20% dels vehicles que circulen actualment per Barcelona no disposen d'etiqueta ambiental i estan considerats sense dret a etiqueta per la Direcció General de Trànsit (DGT). No obstant aquests són els responsables del 31% de les emissions anuals de NOx i del 39% de les emissions anuals de PM<sub>10</sub> procedents d'aquest sector.

#### **4.- Altres mesures previstes (vaixells del port, indústries properes a la ciutat, autocars turístics, la majoria dièsel) i descongestió amb millores de sincronització semafòrica.**

Per lluitar contra la contaminació atmosfèrica l'Ajuntament de Barcelona aplica les accions de la Mesura de Govern contra la contaminació atmosfèrica, que detalla aquelles que s'aplicaran i el marc temporal. La majoria, però no exclusivament, estan orientades a reduir les emissions procedents del trànsit donat que és el sector que més contribueix a la contaminació atmosfèrica de la ciutat.

En relació als autocars turístics s'està treballant a través de l'estratègia de mobilitat turística plantejada per l'Ajuntament, i en un futur també estaran afectats per les restriccions.

Les polítiques de congestió i de sincronització semafòrica formen part de les polítiques establertes en el Pla de Mobilitat.

En àmbit industrial s'està promovent, entre altres, la instal·lació de filtres addicionals per a la reducció d'emissions de NOx a la planta de valorització energètica de TERSA i es treballa amb diversos estudis al Port de Barcelona on cal recordar que les competències són limitades

#### **5.- Quina afectació tindrà sobre vehicles històrics o singulars que s'utilitzen per esdeveniments especials.**

En el moment de l'establiment de les restriccions permanents es preveu establir sistemes adients per poder garantir la seva utilització puntual per a esdeveniments especials.

#### **6.- Compensacions previstes més enllà de la targeta aire que no supeix la manca de transport públic quan aquest no és ara per ara una alternativa real.**

S'assenyala que el transport públic és una alternativa real, tot i que requereix un canvi d'hàbits. Tot i així en alguns casos no és possible i per això, junt amb l'AMB i la Generalitat es treballa en diverses direccions, destacant:

- Les polítiques de compartició de vehicle i car pooling.
- Les polítiques de park&ride.
- Pressionar als organismes competents (Comunitat Autònoma i Estat) per tal de reforçar les polítiques de recolzament a la substitució de flota per vehicles més nets, posant especial èmfasi en els ajuts a autònoms, mercaderies i ciutadans amb menys renda.

#### **7.- Avaluació de l'impacte de les restriccions sobre petits tallers mecànics.**

Depèn de l'evolució futura del sistema. Si la política és efectiva es reduirà el volum de vehicles més contaminats i antics, que segons s'informa en ser menys fiables utilitzen més els tallers, tot i que es considera que en termes de seguretat i salut disposar d'una flota de vehicles menys contaminants i més renovada justifica el potencial impacte que es pugui produir.

Cal assenyalar que des de l'Ajuntament també s'és favorable al fet que la Direcció General de Trànsit estableixi sistemes el més econòmics i àgils possibles per tal de poder actuar sobre els vehicles de manera tècnica i aconseguir reduccions garantides dels nivells de contaminació a través de reformes en el vehicle i poder actualitzar el seu etiquetatge ambiental sense haver de substituir el vehicle si aquest està en bones condicions, fet que podria beneficiar als tallers mecànics.

## **8.- Si s'han efectuat consultes a nivell de cercar alternatives tècniques (filtres suplementaris,...).**

El sistema de regulació establert per l'Ajuntament de Barcelona (a l'igual que el de Madrid), i moltes altres ciutats de tot el món, es basa en l'etiquetatge ambiental del vehicle. Aquesta assignació és competència de l'Estat així com l'establiment de les condicions i de canvis tecnològics per les quals es puguin permetre modificar l'etiquetatge de partida d'un vehicle per una altra categoria.

Si fos àgil i possible l'Ajuntament en seria favorable.

## **9.- Avaluació de la repercussió en els permissions i llicències de taxis, lloguer de vehicles amb conductor (VTC) i regulació de vehicles de lloguer, en especial destinats a visitants per desplaçar-se per la ciutat ( Barcelona Brightside Tours , amb sidecar i altres) i dels autocar turístics.**

En el moment de la confecció de l'informe s'estava pendent de les característiques adoptades en l'àmbit de les restriccions permanents, en relació a les quals s'indicava que es facilitarien les condicions concretes que s'estableixin, però no es disposa d'aquesta informació.

### **Normativa aplicable**

A nivell Europeu la Directiva Europea (2008/50/CE i 204/107/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 va ser 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 fixa uns valors de referència que no s'haurien de superar.

Cal fer referència a la Directiva marc de 1996 sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambiental (96/62/CE), Directiva de 2010 sobre emissions industrials (2010/75/UE) i la Directiva 2001 sobre limitació d'emissions a l'atmosfera de determinats agents contaminants procedents de grans instal·lacions de combustió (2001/80/CE). Les emissions dels vehicles s'han regulat mitjançant una sèrie de normes de rendiment i carburants i les normes d'emissions dels vehicles denominades "Normes Euro". D'aquestes, les normes Euro 5 i Euro 6 fan referència a les emissions de vehicles lleugers, inclosos els turismes, furgonetes i vehicles comercials. La norma Euro 5 va ser d'aplicació a partir del dia 1 de gener de 2011, exigint que els nous vehicles emetessin menys partícules i òxids de nitrogen que els límits que hi havia establerts. A partir de l'any 2015 la norma Euro 6, imposa límits més estrictes als òxids de nitrogen emesos pels motors de gasoil.

La competència legislativa de l'Estat en matèria de contaminació atmosfèrica s'exerceix a través de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, —deroga l'anterior Llei 38/1972, de 22 de desembre—, que té per objecte establir les bases en matèria de prevenció, vigilància i reducció de la contaminació atmosfèrica, i aprova el catàleg d'activitats potencialment contaminants de l'atmosfera (CAPCA), inclòs en el seu annex IV, que ha estat posteriorment actualitzat pel Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire. S'estableixen les disposicions bàsiques per a la seva aplicació. El seu Annex 1 permet incloure mesures relatives al trànsit de vehicles a motor. El Decret 1042/2017, de 22 de desembre, sobre la limitació de les emissions a l'atmosfera de determinats agents contaminants procedents de les instal·lacions de combustió, actualitza de nou l'esmentat catàleg a banda d'establir disposicions específiques per controlar les

emissions a la atmosfera de diòxid de sofre (SO<sub>2</sub>) òxids de nitrogen (NO<sub>x</sub>), monòxid de carboni (CO) i altres partícules.

L'article 144.1 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya atribueix a la Generalitat la competència compartida en matèria de medi ambient i la competència per a l'establiment de normes addicionals de protecció que inclou, en tot cas, "la regulació de l'ambient atmosfèric i de les diverses classes de contaminació d'aquest, la declaració de zones d'atmosfera contaminada i l'establiment d'altres instruments de control de la contaminació amb independència de l'administració competent per autoritzar l'obra, la instal·lació o l'activitat que la produeixi"

La Llei 22/1983 de Protecció del Medi Ambient Atmosfèric a Catalunya i el Decret 322/1987, de 23 de setembre, de desplegament de la Llei anterior, determinen el sistema de control dels nivells d'emissió de les activitats potencialment contaminats de l'atmosfera. També s'han de tenir en compte:

El Decret 139/2018, de 3 de juliol, sobre els règims d'intervenció ambiental atmosfèrica dels establiments on es desenvolupin activitats potencialment contaminants de l'atmosfera.

El Decret 226/2006, de 23 de maig, atenent l'evolució de les dades de qualitat de l'aire, el Govern de la Generalitat va declarar zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric, pels contaminants diòxid de nitrogen i partícules (PM<sub>2</sub> i NO<sub>2</sub>), quaranta municipis de la conurbació de Barcelona.

El Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire 2007-2010, en els municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el decret 26/2006, de 23 de maig, establia 73 mesures que s'havien adoptar als municipis declarats zones de protecció especial i prorrogat fins l'aprovació del nou Pla aprovat mitjançant acord de govern de la Generalitat 127/2014, de 23 de setembre. Aquest pla absté àmbits clau com el trànsit rodat, la indústria, el port i l'aeroport, la sensibilització de la ciutadania i la fiscalitat segons orientacions del nou programa europeu "Aire Net per Europa".

A nivell de l'Ajuntament de Barcelona cal fer referència a:

Pla de millora de la qualitat de l'aire de Barcelona 2015-2018, que estableix una sèrie de línies estratègiques de caire transversal en diversos àmbits que afecten a la qualitat de l'aire de la ciutat.

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, com a instrument de coordinació transversal, integrada per agents del sector municipal, del polític, de l'econòmic, del social, de la mobilitat i del científic, amb l'objectiu d'analitzar la situació i proposar i desenvolupar mesures correctores per reduir la contaminació de l'aire.

La regulació i definició de les mesures que haurà d'adoptar l'Ajuntament de Barcelona quan es produeixi a la ciutat situacions d'elevada concentració de contaminació atmosfèrica va ser aprovat per la Comissió de Govern en data 2 de març de 2017.

El 9 de desembre de 2017 es va produir l'aprovació definitiva del Decret d'Alcaldia d'aprovació de l'activació de la Zona de baixes Emissions Episòdica. Comprenia l'adopció de les mesures de restricció del trànsit dels vehicles més contaminats durant l'episodi ambiental de contaminació atmosfèrica, amb la finalitat de minimitzar els seus efectes sobre la salut dels ciutadans i de restablir els nivells normals de la qualitat de l'aire.

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 municipal. El Protocol d'actuació davant d'episodis d'alta contaminació atmosfèrica per NO<sub>2</sub> i PM<sub>10</sub> a Barcelona té per objecte la regulació i definició de les mesures que haurà d'adoptar l'Ajuntament de Barcelona quan es produeixin a la ciutat situacions d'elevada concentració d'aquests dos contaminants, provocades per la confluència d'emissions provinents de diverses fonts, juntament amb condicions meteorològiques desfavorables.

En data 3 de desembre de 2018 es produeix l'aprovació definitiva del Decret d'Alcaldia pel qual es modifica el Decret d'Alcaldia de 9 de novembre de 2017 d'aprovació de la Zona de Baixes Emissions Episòdica, que en essència, afegeix a l'article 2.1 les següents tipologies de vehicles: Motocicletes de dues rodes, motocicletes amb sidecar, ciclomotor de dues o tres rodes i quadricicles lleugers.

Finalment fer menció al contingut de la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat, signada per l'Ajuntament de Barcelona, la qual reconeix al seu article XVIII que les ciutats signatàries, per mitjà d'accions en l'àmbit econòmic, cultural, social i urbanístic contribueixen de manera global a promoure la salut de tots els seus habitants amb la seva participació activa. Alhora l'article XVIII declara que la ciutadania té dret a un medi ambient sa que cerqui la comptabilitat entre desenvolupament econòmic i equilibri ambiental. L'article XX estableix el dret a la circulació i la tranquil·litat a la ciutat, que compren el dret a tenir mitjans de transport compatibles amb aquesta tranquil·litat, afavorir transports públics accessibles a tothom, control del tràfic automobilístic i garantir la seva fluïdesa tot respectant el medi ambient.

## **Valoració i conclusions**

El preàmbul de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, senyala que la atmosfera és 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. En aquest sentit, per la seva condició de recurs vital i pels danys que la contaminació poden derivar per a la salut humana, el medi ambient i altres béns de qualsevol naturalesa, les mesures que s'estableixen han de donar cabuda als plantejaments i requisits de l'àmbit de la Unió Europea i de convenis internacionals, com l'Acord de París, establert dins el Conveni Marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic (CMNUCC) que disposa mesures per a la reducció de les emissions de gasos amb efecte hivernacle a partir de l'any 2020, el qual va ser negociat durant la XXI Conferència sobre el Canvi Climàtic de París i adoptat per 195 països el 12 de desembre de 2015.

Per la importància cabdal de la matèria objecte de protecció, la Llei 34/2007, de 15 de novembre, planteja involucrar en la conservació de l'ambient atmosfèric no només als poders públics, — en concret estableix determinades obligacions per als municipis de més de 100.000 habitants i les aglomeracions— sinó també a la societat en el seu conjunt, coresponsabilitat que alhora es fa recaure en l'actuació de les diferents administracions públiques. Si bé fa 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 que poden produir-se, aquesta Sindicatura entén que, sense que impliqui una reducció sobre els efectes i objectius que cal assolir, l'establiment de mesures —com el cas que ens ocupa— i la seva aplicació han de tenir també com a principi inspirador la

proporcionalitat sobre l'esforç de l'exigència que pugui recaure sobre els diferents agents implicats.

La informació facilitada per l'Ajuntament de Barcelona, i altres recerques efectuades, indiquen que la contaminació atmosfèrica és un problema greu de salut a les ciutats europees i segons l'Agència del Medi Ambient de la UE, és responsable de 300.000 morts prematures al territori europeu. Aquestes dades traslladades a una població d'uns 4 milions d'habitants, que pot correspondre als 57 municipis limítrofs amb Barcelona, suposaria un còmput d'unes 3500 casos de mort prematura evitables sols reduint la fracció de  $PM_{10}$  del material particulat a la mitjana proposada per l'Organització Mundial de la salut (OMS). ( Passar de 50 a 20 micrograms/m<sup>3</sup>).

Segons estudis realitzats per l'Institut de Salut Global de Barcelona (ISGlobal) s'estima que es podrien evitar 659 morts prematures a la ciutat si els nivells de partícules contaminants  $PM_{2,5}$  es reduïssin als recomanats per la OMS i el seu compliment permetria augmentar en 47 dies l'esperança de vida dels barcelonins i barcelonines a banda de l'afectació directa sobre la salut en els dies que incrementen els nivells de contaminació.

Altres estudis també fan referència a l'afectació en els nivells d'aprenentatge dels infants que acudeixen a escoles situades a prop de les zones on es concentra més trànsit.

Les circumstàncies exposades i els estudis que consideren que el sector mobilitat és el principal causant dels problemes de qualitat de l'aire a la ciutat, tant a nivell d'emissions com d'immissions, van dur a l'Ajuntament de Barcelona a implantar a partir del dia 1 de desembre de 2017 la zona de baixes emissions que s'ha de funcionar durant els episodis de contaminació ambiental, que es produeixen quan els nivells de contaminants atmosfèrics registrats a l'aire de la zona en qüestió, superen els valors límit establerts, sense que les previsions indiquin millora, sent perjudicials per a la salut.

En aquestes períodes de contaminació ambiental de  $NO_2$ , és quan es preveu restringir la contaminació dels vehicles més contaminats, — turismes sense etiqueta de la DGT (gasolina anteriors a Euro 3 i dièsel anteriors a Euro 4), les motocicletes i ciclomotors sense etiqueta (anteriors a Euro 2) i les furgonetes anteriors a Euro 1—, de 7:00 a 20:00 hores els laborables de dilluns a divendres l'endemà de la declaració de l'episodi fins al mateix dia que es declari el final de l'episodi i es preveu el reforç del transport públic tant urbà com interurbà dins la Zona de Baixes Emissions Rondes Barcelona. Ara bé, cal tenir en compte que aquestes restriccions a partir del dia 1 de gener de 2020 esdevindran estructurals.

El "Programa de Mesures contra la contaminació atmosfèrica" recull diferents mesures que des de l'Ajuntament es volen implementar amb l'objectiu de treballar per a la millora de la qualitat de l'aire a la ciutat, alguns dels quals afecten a la mobilitat a la ciutat ( super illes, nova xarxa de bus, xarxa de carrils bici, pacificació trànsit, promocionar mesures de discriminació positiva dels vehicles d'alta ocupació, revisió de la regulació de l'aparcament en calçada i fora d'ella, millorar l'eficiència de la Distribució Urbana de Mercaderies). Així mateix es fa menció a la Taula de contaminació atmosfèrica i al grup de treball que n'ha sorgit format per experts.

També, el mateix document fa referència a l'aprovació del sistema de classificació de vehicles en funció del seu potencial contaminador, per part de la Direcció General de Trànsit, les quals havien d'estar distribuïdes en el moment de l'inici de la possible aplicació de les mesures per episodis mediambientals. També es fa referència a

treballs iniciats amb l'AMB i el RACC per disposar d'informació més concreta sobre l'impacte de les diferents tipologies de vehicles sobre la qualitat de l'aire de manera que conjuntament amb el sistema d'etiquetatge, derivaria en estratègies centrades en certs tipus de vehicles.

També s'aporten dades del Programa de Mesures contra la Contaminació Atmosfèrica, (25 de novembre de 2016) que indiquen que prop 1 milió cent mil vehicles es desplacen diàriament per la ciutat de Barcelona. De la anàlisi del parc circulant de Barcelona es desprèn que un 20% dels vehicles que circulen habitualment no disposen d'etiqueta ambiental i estan considerats com a vehicle sense dret a etiqueta per a Direcció General de Trànsit. No obstant, aquests tipus de vehicles són els responsables del 31% de les emissions anuals de NO<sub>x</sub> i del 39% de les emissions anuals de PM<sub>10</sub> procedents d'aquest sector.

Diferents estudis i informacions (Ajuntament, AMB, RACC, mitjans de comunicació) xifren que uns 130.000 vehicles no podrien circular els dies d'episodis a l'interior dels perímetres de les Rondes, estimant que l'afectació podria tenir repercussió sobre unes 150.000 persones. Algunes fonts apunten que un 55% dels vehicles circulants per la ciutat de Barcelona no estan censats a la ciutat.

Tenint en compte aquest marc i les circumstàncies exposades cal dir que les queixes que diferents col·lectius i persones individuals han dirigit a aquesta Sindicatura plantegen interessos que més enllà de semblar aparentem contraposats, en general tenen com a objectiu comú assolir una millora de la qualitat de l'aire a l'àrea que ens ocupa, és a dir Barcelona i els 40 municipis de la conurbació de Barcelona on siguin d'aplicació les restriccions, en interès de la millora de la qualitat de la salut general de la ciutadania, però plantegen greus preocupacions per les situacions concretes i específiques que els afecten que no els permeten assumir el grau de coresponsabilitat que els implicarà l'aplicació de les mesures, ara puntuals però a partir del dia 1 de gener de 2020 de manera permanent. També des de la Plataforma d'afectats, es planteja l'estudi d'alternatives que puguin resultar menys costoses i/o mesures que disminueixi l'impacte per a determinades situacions així com que es faci un anàlisi de la seva necessària i estricta aplicació atenent únicament el criteri de l'etiquetatge ambiental que ha efectuat la Direcció General de Trànsit, sense tenir en compte altres factors com les especificitats tècniques de cada vehicle, altres factors de mesurament i control com podrien ser 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.....

També es considera que les alternatives que s'ha ofert fins a l'actualitat (T- Aire o la Targeta Verda, entre altres) no són una alternativa, real ni suficient.

Cal fer esment també al fet que les queixes objecte del present expedient van ser presentades, així com la documentació demanada, en el moment que l'afectació de les mesures no anava dirigida a les motocicletes, vehicles als quals darrerament s'ha ampliat l'abast de les mesures que afecten la restricció de la circulació, la qual no serà objecte de tractament específic.

Afegir que resta pendent veure l'afectació futura que s'aplicarà sobre mitjans de transport col·lectiu ( autobusos, autocars —molts d'ells turístics—, i altres) i que també es coneix, tot i haver-se demanat aquesta informació, l'afectació que es preveu sobre vehicles VTC i autocars turístics per exemple, tot i que s'indica que aquests últims estaran afectats per mesures i restriccions en un futur.

Des del mateix Ajuntament de Barcelona, i en relació a les queixes presentades a la Sindicatura, indica que les circumstàncies que les motives tindran especial rellevància a partir del 1 de gener de 2020, quan les mesures de restricció de circulació esdevinguin permanents. En aquest sentit s'informa que els serveis municipals estan estudiant a nivell tècnic un sistema d'autoritzacions que pugui resoldre les diferents casuístiques, o si més no, en la seva major part i que es configurarà amb una proposta que es treballarà en el marc de la taula de Contaminació de l'Aire per cercar una solució equilibrada entre les necessitats puntuals d'alguns usuaris i la necessitat global del conjunt de la ciutadania de tenir garantit el dret a la salut, fet que en aquests moments no s'està produint segons posa de manifest l'Organització Mundial de la salut. Ara bé, no s'apunta ni s'intueix quines possibles respostes es donarà informació als afectats perquè aquests puguin planificar-se, adaptar-se 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, aquestes restriccions poden ser d'aplicació en qualsevol moment, tot i que s'informa que aquest any no s'ha produït.

Per tot el que s'ha exposat aquesta síndica considera que cal valorar i avaluar de quina manera es pot pal·liar la càrrega d'aquestes aplicacions sobre els directament implicats, en la majoria d'ocasions particulars o petits autònoms, als qui ara per ara resulta molt difícil poder assumir el canvi del vehicle o l'adopció d'un canvi d'hàbits, però que posen de manifest no disposar d'alternatives vàlides al ús del vehicle que ara no estan en condicions de poder renovar (particulars, autònoms, marxants, persones que treballen en àrees on no arriba el transport com ara polígons industrials, tornos de nit, etc.)

En aquest sentit seria convenient preveure serveis d'informació i/o orientació per amb la població en general i en especial per a les persones afectades per les restriccions i als efectes que poguessin rebre assessorament sobre com cercar alternatives vàlides als seus desplaçaments amb transport públic o d'altres alternatives així com de les diferents opcions i incentius econòmics i fiscals que puguin existir. També podria valorar-se la possibilitat que s'instés des de l'administració competent possibles línies de crèdit amb condicions preferents per aquelles persones que optin per la renovació del vehicle i, en especial aquelles amb situacions de dificultats econòmiques de manera que l'afectació de les restriccions no generi desigualtats entre la ciutadania.

Cal tenir en compte que possiblement l'efecte de la crisi econòmica pot haver influït en l'envelliment del parc de vehicles (l'antiguitat mitjana dels vehicles a l'àmbit urbà és de 7,9 anys) i que moltes famílies no estan en condicions de plantejar-se la renovació del seu vehicle.

Aquesta Sindicatura entén que alhora d'establir excepcionalitats sobre les mesures de restricció de circulació, tot i no disposar de més dades que les situacions exposades per mitjà de les queixes presentades, hauria 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 senyales 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 exposades.

En relació a les mesures a desenvolupar per part de les diverses administracions, més enllà fins i tot de l'Ajuntament, tot i que s'informa de la nova T Aire, per garantir un accés econòmic al transport públic, (preu 1,80€) en dies d'episodis de contaminació, i la T-Verda per a la substitució del vehicle antic per 3 anys de transport públic gratuït a totes les zones de transport públic, no es fa esment a mesures per incrementar o dotar

de més recursos o prestacions el servei de transport públic en sí mateix als efectes que aquest esdevingui una veritable alternativa per a la ciutadania que s'hauria de complementar amb un replantejament de la política de tarifes i l'ampliació i millora de dotació de la xarxa pública de transport la qual, actualment en hores punta ja presenta situacions de saturació, a la qual s'hauria d'afegir l'absorció de possibles nous passatgers. Caldria fer un replantejament general de les condicions d'ús —títols de transport— i xarxa existent de manera que aquest ús no sigui una alternativa en casos de contaminació sinó que sigui una opció vàlida, efectiva, atractiva i competitiva per a la ciutadania.

Tot i que des de l'Ajuntament s'assenyala que el transport públic és una alternativa real, acompanyat d'un canvi d'hàbits, es reconeix que en alguns casos aquesta opció no és possible, motiu pel qual s'explica en l'informe adreçat a aquesta síndica, que junt amb l'AMB i la Generalitat es treballa en diverses direccions destacant les polítiques compartides de vehicle, polítiques de Park&ride i en la línia de pressionar als organismes competents (Comunitat Autònoma i Estat) per tal de reforçar les polítiques de recolzament a la substitució de flota per vehicles més nets, posant especial èmfasi en els ajuts a autònoms, mercaderies i ciutadans amb menys renda.

El canvi d'hàbits que es demana a la població i que s'exigirà a uns determinats sectors, hauria d'anar precedida —no acompanyada— de mesures que fomentin la reducció de l'ús del vehicle en els desplaçaments urbans e interurbans no com a conseqüència de mesures coactives sinó per l'existència d'ofertes veritablement competitives. El dèficit del servei de Rodalies i la finalització de la xarxa del ferrocarril metropolità, en concret la línia 9, entre altres, són importants esculls que haurien de ser objectiu del conjunt de les administracions afectades, de manera que l'esforç que es demana a la ciutadania tingui també la seva compensació, més enllà del benestar, en mesures que facilitin i fomentin el canvi d'hàbits que caldria acompanyar de mesures fiscals i/o d'incentius econòmics per afavorir el canvi.

En aquest sentit, a banda d'ampliar i fer efectius incentius i ajuts per la renovació del vehicles, que poden ser més incentivades en funció del tipus de vehicles al qual s'opti per aconseguir parc de vehicles més nets, aquesta Sindicatura entén que la seva implantació no podrà ser efectiva sinó va acompanyada de l'existència de punts de recàrrega tan a nivell públic (carrers, aparcaments i serveis públics) com l'ajuda a l'adequació d'espai particulars (estacionaments, edificis de serveis, llocs de treball etc...) amb punts de recàrrega que ha de donar suport al funcionament d'aquestes vehicles.

L'informe remès a aquesta Sindicatura per part de l'Ajuntament fa referència a la possibilitat de valorar mecanismes que adaptats als vehicles, per exemple filtres, poguessin reduir les emissions. El sistema de regulació establert per l'Ajuntament de Barcelona, com altres ciutats, es fonamenta en l'etiquetatge ambiental del vehicle. Caldria estudiar si aquesta catalogació es correspon realment amb el nivell de contaminació del vehicle individualitzadament i/o si pogués anar vinculada a la Inspecció Tècnica de cada Vehicle. Tot i que la determinació de l'etiquetatge correspon a l'Estat, que per mitjà de la Direcció General de Trànsit regula i defineix les diferents etiquetes ambientals, també és competent per a l'establiment de condicions i canvis tecnològics que puguin permetre modificar l'etiquetatge de partida d'un vehicle per una altra categoria. La possible efectivitat de la implantació d'algun tipus de suport tècnic que permetés restringir l'emissió de partícules també podria incidir en la situació i perspectives d'increment de treball dels tallers mecànics.

En relació a les zones d'estacionament, l'informe de l'Ajuntament indica que les àrees territorials del terme municipal de Barcelona fora de l'àmbit de restricció són el barri de Vallvidrera, el Tibidabo, les Planes i Zona Franca, sobretot fora de les àrees de restricció de circulació, on hi ha espai d'aparcament en superfície, sense concretar la seva connectivitat amb el transport públic, fet que per convertir-se en una alternativa ha de ser bàsic i fonamental.

En relació als Parks&Rides i zones d'aparcament properes al transport públic és senyala que són d'interès i remet a cercar informació a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Tot i que consultada la pàgina web es coneix de l'existència d'una aplicació per disposar d'informació des d'aquesta Sindicatura es valora que no s'acredita quins estudis s'han efectuat per conèixer si les places actuals i vinculades amb accés real al transport públic —per tant no s'hauria de contemplar qualsevol possible espai per estacionar—seran suficients per donar cabuda a aquells vehicles que optin o vegin restringida la seva entrada a les zones de circulació restringida, per la qual cosa caldria aprofundir més en aquesta opció i donar-ne difusió.

Aquesta Sindicatura té com a missió valorar si s'ha produït un greuge i, considerats els fets i les normes aplicables, conclou que, en aquest cas, que tot i que l'actuació de l'administració està emparada pel marc normatiu de referència i per les pròpies competències que té establertes, tendents a treballar per garantir la qualitat de l'aire i la salut de la ciutadania, i que de la informació rebuda es dedueix que per part de l'Ajuntament s'està estudiant mesures que minimitzin l'impacte sobre els vehicles objecte de les restriccions, aquestes no semblen estar suficientment concretades i desenvolupades de manera que les repercussions que l'aplicació de les mesures pot produir diferents afectacions a les persones en funció de les seves circumstàncies i de la seva capacitat econòmica. A més a més, es considera que els afectats haurien de disposar de suport i/o orientació per par de l'Administració per intentar cercar alternatives o propostes per pal·liar les incidències i les problemàtiques que es puguin presentar. A més a més, aquesta sindicatura considera que aquestes mesures haurien d'anar precedides d'una veritable política i actuacions de l'administració per tal que el transport públic esdevingui una veritable i real alternativa al vehicle privat.

I, per tant, emeto la següent

## **DECISIÓ**

- Estimar en part la queixa formulada perquè tot i que des d'aquesta Sindicatura es considera que les dades i estudis relatius a la qualitat de l'aire i la salut de la població requereixen l'actuació de les administracions competents, les quals inclouen diferents mesures, entre les quals les previstes restriccions de circulació.

De la documentació aportada i de la informació obtinguda no es dedueix que hi hagi suficient concreció de l'impacte que les mesures produiran sobre la ciutadania, de les opcions vàlides de què disposarà la població per resoldre els problemes que les restriccions originaran sobre els afectats i sobre el conjunt de la població ni una avaluació de l'impacte que produirà sobre els actuals serveis per afavorir un canvi d'hàbits de manera que la utilització del transport públic esdevingui una veritable alternativa a la utilització el vehicle particular.

- Recomanar a l'Ajuntament de Barcelona, en concret a la Quarta Tinència d'Alcaldia d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat que:
  - S'estableixen 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 el marc de les seves competències i en aquelles que corresponguin a altres administracions fomenti 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.
- Que s'insti a l'administració competent l'estudi i adopció de mesures de caràcter mecànic que permetin en ens casos que sigui possible, l'adequació dels vehicles a les mesures de categorització de les etiquetes ambientals.
- Recomanar a l'Ajuntament de Barcelona que insti a les administracions competents plans d'ajuda per a la renovació de vehicles per tal d'afavorir la reducció de les emissions de partícules contaminants.
- 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 maners limitada o temporal.
- Estudiar si l'afectació dels vehicles per mitjà de l'etiqueta ambiental de la DGT respon adequadament als valors de contaminació de cada vehicles i, 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.
- 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 esdevingui una alternativa vàlida i coneguda.
- Que s'avalui 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 preveure el seu redimensionament així com revisar la política de tarifes.

Aquesta decisió 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 la persona interessada.

Barcelona, 18 de desembre de 2018