

Ajuntament de Barcelona

Gerència d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat

RICARD RIOL JURADO, major d'edat, amb número de D.N.I. 44.187.717-W, en nom i representació -en qualitat de President- de l'Associació per a la **PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC**, amb domicili al Carrer Indústria nº 220, entresol de Barcelona (08026), atentament,

EXPOS O

- I. L'Associació per a la **PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (PTP)** en els següents apartats), vetlla per la defensa dels interessos generals en qüestions relacionades amb el transport i la mobilitat.

- II. Coincidint amb la Declaració de l'emergència climàtica a la ciutat, l'1 de gener de 2020 es posarà en marxa a Barcelona la zona de baixes emissions permanent (tots els dies feiners, de 7:00 a 20:00 hores), amb l'objectiu de reduir els contaminants, NO₂ i PM₁₀, i millorar la qualitat de l'aire de la ciutat. La zona de baixes emissions comprèn una àrea de 95 quilòmetres quadrats entre les rondes de Dalt i del Litoral que inclou Barcelona i cinc municipis circumdants.

A aquests efectes, el dia 11 d'octubre de 2019 s'ha publicat al BOPB anunci d'aprovació inicial de l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire (expedient 19SD0123NT).

- III. En el període d'informació pública previst, i de conformitat amb el previst en l'article 178.1 del Text Refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat per Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, i en l'article 112 del Reglament Orgànic Municipal, l'entitat que represento desitja traslladar a l'Administració municipal les seves

apreciacions i propostes sobre la decisió adoptada. Com a entitat que s'organitza en favor de la mobilitat sostenible, la PTP es posiciona a favor de les mesures de restricció de la circulació a la ciutat, i considera l'Ordenança un primer pas transformador que Barcelona realitza, havent aconseguit un mínim consens que no pot ésser desconegut i convé mantenir.

Des d'aquest punt de vista, la PTP té interès en destacar els aspectes positius de la proposta, i alhora està preocupada per la manca d'atenció a certes qüestions que són transcendents si es pretén avançar en la restricció efectiva amb mínimes garanties de satisfacció i millora respecte la situació actual.

En atenció als criteris breument exposats, es presenten doncs les següents

AL·LEGACIONS

PRIMERA.- LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA, LES EMISSIONS, EL COL·LAPSE CIRCULATORI I LA NECESSITAT DE MAJOR BENESTAR DE LA POBLACIÓ JUSTIFIQUEN L'ADOPCIÓ DE LES MESURES, EXIGIDES PER ALTRA BANDA PER LA NORMATIVA EUROPEA

El transport de persones i de mercaderies emet cada any milers de tones de gasos i compostos diversos a causa de la combustió dels carburants d'origen fòssil -gasolina i gasoil- en els motors d'exploració: monòxid de carboni (CO), òxids de nitrogen (NOx), òxids de sofre (SOx), partícules sòlides i compostos orgànics volàtils (COV), principalment. També emet diòxid de carboni (CO₂), gas que no és tòxic per a les persones a les concentracions en que es troba a l'ambient exterior, però sí que potencia l'efecte d'hivernacle. La quantitat i concentració de cadascun depèn de la composició i qualitat dels carburants utilitzats.

Segons l'informe de l'Agència de Salut Pública de Barcelona, el 2018 la contaminació de l'aire va provocar 351 morts prematures. Els vehicles motoritzats generen el contaminant principal de la ciutat, el diòxid de nitrogen (NO₂), al qual està exposat habitualment el 48% de la població de la ciutat en uns valors superiors als recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS).

A partir d'aquestes dades, no és necessari desenvolupar de forma extensa els motius que condueixen a considerar convenient l'adopció de mesures de restricció de la circulació de vehicles a la ciutat. Són nombrosos els estudis, i també normes europees, estatals, autonòmiques i locals, que obliguen raonadament a mobilitzar recursos personals i materials per frenar el procés accelerat d'empitjorament de l'entorn i condicions de vida de les persones que viuen la ciutat.

Per altra banda, no podem obviar la importància que té el fet que diferents Administracions s'hagin posat d'acord en l'actual context polític, i trobem transcendental que la Generalitat de Catalunya, l'ATM, l'AMB i l'Ajuntament de Barcelona treballin de manera coordinada en el desplegament de la mesura.

Les al·legacions sobre el contingut de l'Ordenança que es presenten tenen, per tant, un caràcter propositiu i constructiu, que reconeix l'interès de la mesura i alhora alerta sobre la necessitat de posar-la en pràctica de forma eficaç i sense obviar la necessitat de major implicació i contundència en les actuacions.

SEGONA. ELS OBJECTIUS DE L'ORDENANÇA HAN DE SER COMPATIBLES AMB UN FUTUR PEATGE URBÀ A BARCELONA. ETAPA DE TRANSICIÓ

L'ordenança en tràmit regularà la restricció de la circulació i les sancions als vehicles sense etiqueta ambiental de la Direcció General de Trànsit (DGT). Es calcula que en els pròxims quatre anys la mesura afecti uns 125.000 vehicles, reduint així en un 15% les emissions de NO₂ i PM₁₀. Aquesta important mesura ha de ser complementada amb altres iniciatives com la renovació de flota de transport públic amb vehicles més nets, el títol T-Verda Metropolitana, xarxa Bicivia de vies pedalables, entre altres, cal afegir les estacions de Bicing, Bicibox properes a les estacions ferroviàries, afegir altres serveis de moto sharing encara que siguin privades.

De forma concreta, volem posicionar-nos sobre la relació de l'Ordenança amb les reivindicacions defensades per la PTP respecte a l'aplicació d'un peatge urbà a l'entorn de Barcelona. Recordem la necessitat d'avançar en un esquema metropolità de peatge. Més concretament, seguint els models de peatge urbà de referència al nostre entorn, la PTP proposa establir un peatge urbà/metropolità a l'àmbit de la ZBE rondes de Barcelona. Aquest fet serveix per facilitar-ne la compressió a la ciutadania (cas ULEZ Londres), aprofitar el desplegament tecnològic de la ZBE i establir, a curt i mig termini, escenaris d'actuació complementaris (restriccions ZBE i peatges). D'aquesta

manera, a fi i efecte d'aprofitar el sistema ZBE, es proposa un model tecnològic de gestió mitjançant sistema de lectura de matrícules.

Essent així, entenem que la defensa de les motivacions de l'Ordenança ha de significar només un pas dins una etapa de transició cap el model de peatge urbà/metropolità. És en aquesta visió de conjunt on podem reconèixer que la ZBE juga un paper important, junt amb altres mesures i sense que cap d'elles sigui la solució per sí sola.

Per tant, ens posicionem en el sentit que l'avenç i la transformació social sorgeixen de processos d'evolució que pas a pas van construint un nou camí que esdevé un canvi cultural. La PTP entén necessari defensar els avenços encara que puguin semblar limitats, per davant d'entorpir qualsevol passa endavant en base a la percepció que no es va prou lluny.

TERCERA.- CONVENIÈNCIA D'UNA MAJOR IMPLICACIÓ I CONTUNDÈNCIA EN LES ACTUACIONS, PER TAL D'ASSEGURAR-NE ELS OBJECTIUS

En un context d'incompliment sistemàtic dels límits legals establerts en matèria de qualitat de l'aire des de fa 10 anys a la conurbació de Barcelona (particularment la Directiva 2008/50/CE i el Reial Decret 102/2011), considerem que calen actuacions més contundents. Actualment, els processos de redacció i aprovació dels plans de millora de qualitat de l'aire i dels instruments de planificació de la mobilitat, tenen uns ritmes excessivament lents i molt sovint, la seva implementació és insuficient. Ens trobem, doncs, en un escenari d'incompliment dels objectius socioambientals que defineixen aquests instruments.

Per això, des de la PTP entenem que l'actuació que ens ocupa ha de ser complementària a moltes altres, algunes de les quals requeriran de nou l'establiment d'acords entre administracions. L'augment de la fiscalitat sobre el vehicle privat lligat al sistema de finançament del transport públic o la inversió en infraestructures i serveis de transport públic els considerem elements claus per a reduir el nombre de vehicles circulant a la metròpoli.

La ZBE-Rondes, de fet, l'entenem com una mesura que pot accelerar la renovació del parc de vehicles per sobre de la taxa de reemplaçament natural i, per tant, més que reduir el nombre de vehicles comportarà reduir l'edat mitjana del parc. La reducció de les emissions derivada d'aquesta renovació, a més a més, és molt probable que sigui inferior a l'esperada atès l'anomenat "frau dièsel". Aquesta és la conclusió a la que s'ha arribat després d'observar l'impacte d'aquest tipus de mesures a altres ciutats europees. A més a més, les

milliores en la qualitat de l'aire han estat molt més evidents quan les ZBEs s'han combinat amb un peatge urbà com s'ha fet a Milà.

Vist el context sobre el qual la PTP emmarca aquesta mesura, a continuació recollim un conjunt de propostes per tal que la ZBE pugui suposar majors beneficis:

Sobre l'Article 3. Àmbit d'aplicació

Considerem que per l'alt volum de trànsit i la contribució a la baixa qualitat de l'aire, la Zona Franca-Industrial hauria d'integrar-se en l'àmbit d'aplicació de l'Ordenança. I demanem la justificació sobre la decisió de deixar aquest àmbit fora de l'àmbit territorial d'aplicació de la ZBE.

Sobre l'Annex 2. Sobre els vehicles afectats

Segons s'ha comprovat en altres ciutats europees, amb el temps les emissions del parc de vehicles s'equipararia als nivells que s'haurien produït sense la ZBE. Per aquest motiu, per a millorar els beneficis de la ZBE cal estrènyer periòdicament les restriccions establertes. Considerem, per tant, la necessitat d'establir un escenari de restriccions més enllà del que es preveu per l'any 2020. De fet, tant el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 de l'AMB com el Pla Director de Mobilitat de l'ATM (ambdós en fase de tramitació), plantegen la possibilitat que l'any 2024 les restriccions afectin també als vehicles dièsel amb etiqueta groga.

A l'annex de l'Ordenança, es dictaminen els vehicles més contaminants únicament els que no tenen etiqueta. En sintonia amb les ZBE europees i el text de l'aprovació inicial del PMMU, es considera adient incloure els vehicles d'etiqueta groga dièsel com a vehicles més contaminants. L'entrada en vigor de les restriccions, segons indica el PMMU, serà al 2024. Aquesta qüestió no està degudament recollida al projecte d'Ordenança.

Sobre l'article 14 i l'Annex 3. Autoritzacions diàries

Les autoritzacions de 10 dies de circulació pels vehicles més contaminants, conjuntament amb la taxa de gestió metropolitana suposa un pas, necessari però insuficient. Es proposa incrementar el cost de la taxa de 2 euros al dia a un mínim de 20 euros. Per altra banda, es considera imprescindible incloure els vehicles dièsel amb etiqueta groga dins dels vehicles més contaminants amb la possibilitat de circular via autoritzacions diàries il·limitades, amb un cost diari mínim 10 euros. Aquest esquema de taxes diàries es pot establir

en funció de la tipologia de vehicle. Aquesta solució seria transitòria, fins a la restricció permanent al 2024. A partir d'aquesta data, els vehicles amb etiqueta groga passarien al règim general de restriccions tals com els vehicles sense etiqueta. En aquesta línia, l'esquema tarifari de la ZBE d'Anvers o de Londres poden resultar de gran interès.

Sobre la Disposició transitòria

La ZBE-Rondes no tindrà efectes per furgonetes (N1), camions (N2, N3) i autobusos (M2, M3) sense etiqueta ambiental fins transcorregut 1 any des de l'entrada en vigor. Demanem la justificació sobre la qual s'ha pres aquesta decisió.

Cal tenir en compte que el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 de l'AMB avalua l'escenari futur de mobilitat sense considerar aquest supòsit d'excepció. No considerar aquests vehicles, per tant, pot comprometre de nou no assolir els objectius socioambientals que aquest pla ha fixat.

QUARTA.- NECESSITAT DE MAJOR ESFORÇ EN LA GESTIÓ DE LES MESURES. CREACIÓ D'UNA OFICINA ESPECÍFICA

Segons hem vist, la PTP no pot estar en desacord amb els objectius de l'Ordenança, però detecta mancances importants que desitja traslladar a l'Administració. En aquest punt es tracta d'assenyalar el fet que les actuacions municipals s'estan duent a terme sense l'específica creació d'una Oficina de gestió de les ZBE, amb un Call Center que permeti l'**atenció, informació i planificació d'alternatives** sense cost per a les persones i empreses, a partir del qual es puguin resoldre els innumerables dubtes operatius que la novetat significarà, i on s'informi de les alternatives planificades a l'ús del cotxe.

Si no s'estableix un contacte exprés amb els centres de serveis, industrials, de l'Administració, amb les entitats i persones directament afectades per la mesura, amb l'objectiu que redactin un document informatiu de les possibles afectacions que preveuen per les restriccions de vehicles, i de les alternatives existents per accedir a aquests serveis de forma alternativa en TP, taxi, a peu, en bici, etc, s'està abocant a la mesura a un fracàs indiscutible en la seva aplicació.

En aquest sentit, no es pot obviar la necessitat que durant episodis de contaminació seran les empreses les que hauran d'emprendre mesures específiques per tal de millorar la qualitat de l'aire i garantir la mobilitat dels treballadors. Com exemple:

- Evitar desplaçaments innecessaris en transport privat i especialment en hora punta.
- Utilitzar el transport públic o fer mobilitat activa (a peu, en bicicleta...).
- Donar solucions als treballadors que disposen de vehicles afectats per les restriccions (fomentar el cotxe compartit entre els treballadors, implantar sistemes de llançadora des de les estacions de ferrocarril...).
- Implantar pràctiques que minimitzin les necessitats de mobilitat dels treballadors (reunions virtuals, fer teletreball...) i el seu impacte (flexibilitat horària per evitar les hores punta); així com de les mercaderies (flexibilització d'horaris, prioritització d'ús de vehicles nets...)
- Promoure el cotxe compartit
- Incentivar el TP, informar de l'oferta de TP i altres modes de transport alternatius al cotxe privat.
- Desincentivar el cotxe privat via gestionant l'aparcament, fer pagar l'aparcament.
- Redactant el pla de desplaçaments d'empresa.
- Oferta de transport Públic als principals centres de treball ubicats a Barcelona.

Per organitzar i gestionar aquestes accions, no es pot deixar a les empreses sense un acompanyament específic que faciliti l'adaptació als canvis. I l'actuació municipal fins ara es caracteritza per una manca de sensibilitat a aquesta aproximació a la realitat de les persones i col·lectius que poden i han contribuït a posar en marxa les novetats que s'estan planificant. Podem posar com exemple les iniciatives que es duen a terme a Brussel·les:

<https://www.lez.brussels/fr/news/zone-de-basses-emissions-lez-%E2%80%93-en-2019-les-v%C3%A9hicules-essence-seront-aussi-concern%C3%A9s>

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/outils-de-recherche-ditineraire>

CINQUENA.- PLA DE REFORÇ DEL TRANSPORT PÚBLIC

Es considera fonamental incloure un pla de reforç del transport públic que inclogui, com a mínim, els següents eixos d'activitat:

- Increment de l'espai dedicat al transport públic, d'acord a les previsions de descens de la mobilitat del vehicle privat i l'increment de la demanda del transport públic. Més enllà de la legítima i necessària reivindicació dels carrils bus d'accés a la capital (C-31 Nord, C-32, C31 Sud, B-23, C-245, C-

31c) és considera tan necessari com urgent avançar en l'ampliació dels carrils bus a l'àmbit de la ZBE. Es demana que s'inclogui el pla de xoc dels nous carrils bus urbans que entraran en funcionament, a les ciutats de la ZBE, abans de l'1 de Gener de 2020.

- Pla de xoc per a l'ambientalització del sistema de transport públic. Cal redoblar inversió en la xarxa de transport públic a la ciutat per donar resposta a l'increment de demanda previst i amb una flota de transport públic sense vehicles contaminants. Cal doncs, establir un pla de xoc per tal de complir amb els millors estàndards de qualitat ambiental de la flota. En aquest sentit es constaten dues actuacions urgents: pla de renovació de la flota de TMB i de gestió indirecta de cares a disposar d'una flota de vehicles de vehicles sense etiqueta groga en un termini de 18 mesos.

En base a l'exposat

SOL·LICITO: Que es tingui per presentat aquest escrit, s'admeti, i es tinguin per formulades en temps i forma al·legacions en el procés d'informació pública de l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire (expedient 19SD0123NT).

Barcelona, 25 de novembre de 2019



Ricard Riol Jurado- President Associació PTP

Ajuntament de Barcelona
Gerència d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat.
Avinguda Diagonal, núm. 230. Planta segona - 08018 Barcelona