



. INFORME SESSIÓ DE DEBAT OBERT ZBE - VIRTUAL - .

Dia i hora: 6 de Juliol del 2022 a les 18:00h.

Lloc: Sessió virtual.

ESTRUCTURA DE LA SESSIÓ

Presentació

- . Explicació i marc del procés participatiu
- . Explicació tècnica de l'ordenança ZBE

Dinàmica Principal

- . Torn obert de paraula
- . Resposta de les tècniques present
- . Espai propositiu de millores de l'ordenança

Tancament/Conclusions

LLISTAT D'ASSISTENTS

Per part de l'Ajuntament de Barcelona:

- Cristina Castells, Directora de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental
- Arantxa Millás, Cap del Departament de Qualitat Ambiental
- Jordi Remírez Carol, tècnic de la Direcció de Serveis d'Energia i Qualitat Ambiental
- Jèssica Pujol i Vendrell, Departament de Participació de l'Àrea d'Ecologia Urbana
- Albert Pérez, dinamitzador

Per part de les entitats:

- Josep Arderiu, Federació Catalana de Vehicles Històrics
- Jaime Benavides, veí
- Luis Casamitjana Teixidó, veí
- Joan Cullell i Verdiell, veí
- Emilia Expósito Patiño, CUS
- Isidro García Martínez, veí
- María Lluïsa Gelabert Cubilo, veí
- Antoni Lopez Rodríguez, veí
- David Sánchez Frisach, Federació Catalana de Vehicles Històrics
- Luca T., veí
- Jordi Jové, veí
- Sergi Lopez-Grado, veí
- Jaume Albaiges, veí



Es registra l'assistència de més de disset persones entre veïnat i representants del teixit associatiu i col·lectius de la ciutat.

DEVOLUCIÓ TORN OBERT DE PARAULA

Realitzada la presentació tècnica de l'ordenança i contextualitzada la sessió oberta, s'obre un espai on s'exposen dubtes de la presentació realitzada, necessitats personals dels col·lectius assistents així com propostes de millora de l'actualització de l'ordenança.

Les preguntes realitzades durant la sessió, han sigut les següents:

Lluís Casamitjana comenta que hauria d'haver-hi la possibilitat de rebre les ajudes per garantir una transició de vehicle. Quines ajudes existeixen? **Resposta:** no existeixen ajudes directes per aquests casos, però sí que existeixen bonificacions per al transport públic per agilitzar el procés.

Sergi Lopez-Grado exposa que s'ha comentat que existeix la possibilitat de fer noves zones de baixes emissions dins la ZBE. Es podria encabir la Zona Franca i el Port de Barcelona en aquesta estratègia? **R:** en funció de la ciutat s'estableixen uns criteris restrictius o uns altres perquè siguin més efectius. S'exposa que en anàlisis elaborats de la contaminació que arriba del Port de Barcelona a la ciutat és només del 4%. No obstant això, es recull la proposta per valorar-la.

També pregunta quin impacte té el turisme? **R:** els mesos d'estiu sí que hi ha un augment i un canvi important en la distribució del parc de vehicles. S'especifica que principalment són vehicles que no estan registrats a la DGT motiu pel qual el seguiment i control en aquests casos resulta més complex.

Per últim, pregunta quins són els criteris utilitzats per fer l'estimació dels 125 morts anuals als quals s'ha fet referència? **R:** és un càlcul que es fa entre els dos barems contaminats on, mitjançant un procediment de càlcul establert a escala comunitària, surten uns beneficis en termes de salut. Realitzat aquest primer càlcul, es posa en relació amb els índexs de contaminació i surt el total de mortalitat anual. Per tant, és un càlcul a través d'uns criteris establerts normativament. Es convida a les participants a visitar l'informe de salut que es publica l'Agència de Salut Pública anualment o l'informe de la qualitat de l'aire per tenir més informació d'aquestes i altres xifres derivades de l'aplicació de la ZBE.

David Sánchez pregunta sobre l'exempció dels vehicles clàssics i històrics. Exposar que el sector no és rellevant a nivell de contaminació ja que els usuaris fan un ús puntual d'aquests. Quina resposta pot donar la nova ordenança al respecte? **R:** s'està oferint un sistema d'autoritzacions en cas d'esdeveniments. Existeix un sistema de 10 autoritzacions anuals per donar resposta a aquestes situacions d'ús puntuals dels vehicles. S'exposa que



durant els dos anys de vigència de l'ordenança, de les 10 autoritzacions anuals, només s'han fet un ús de 3 anuals de mitjana per vehicle.

Després d'un breu debat entorn del nombre d'autoritzacions, s'arriba a la conclusió que és necessària la realització d'una campanya divulgativa per fer arribar millor la informació i dels mecanismes de sol·licitud d'aquestes a la ciutadania.

També es comenta que la majoria de ciutats europees amb ZBE els vehicles clàssics i històrics estan exempts inclòs Madrid (els històrics). Es posa èmfasi en què els vehicles clàssics i històrics son patrimoni cultural automobilístic. Finalment comenta que no han tingut resposta de les instàncies registrades de fa un any, i que tot i que es van reunir amb l'Ajuntament amb anterioritat al desplegament de la ZBE, el resultat no van ser satisfactoris.

Antoni Lopez comenta que s'estan posant carregadors elèctrics, però la majoria queden en desús. **R:** no es pot donar resposta donat que no és un tema de coneixement de les tècniques presents.

Pep Arderiu Freixa posa de manifest que, tal i com s'ha debatut, cal millorar l'accés a les autoritzacions. Els vehicles històrics i clàssics no circulen cada dia però si de forma esporàdica. Les autoritzacions són per vehicle o per propietari, ja que si són per propietari suposa un problema pel col·lectiu de vehicles històrics i clàssics, ja que molts propietaris disposen de més d'un cotxe. **R:** a priori es respon que les autoritzacions són per vehicle, tanmateix es repassarà la normativa ja que es considera una bona proposta el fet que sigui per vehicle.

Maria Lluïsa pregunta quin cost tenen les autoritzacions? **R:** el preu i la sol·licitud es pot realitzar pel portal de l'AMB i les autoritzacions es poden sol·licitar el dia d'abans fins a les 23:59 per temes d'actualització de la base de dades. Són 7 € pels estrangers, 5 € pels turismes i 6 € pels vehicles més grans. Es remarca que qualsevol titular d'un vehicle sense distintiu ha de registrar-ho per poder formular la petició el dia abans. En el cas d'urgència, es pot demanar 48 h després de fer ús del vehicle per la ZBE. El Josep N Arderiu comenta que la FCVH va ser l'única entitat en impugnar la pujada de tarifes.

Jaume Albaigès li agradaria tornar a veure el gràfic sobre la distribució del trànsit entre els dies de la setmana i pregunta quins criteris s'han establert per finalment aplicar-ho en aquesta franja horària. **R:** es van rebre moltes peticions perquè el divendres a les 15h no s'apliqués. L'agència de mobilitat va fer una simulació per veure en les dues variables com afecta els índexs de contaminació. Finalment, es va observar que les diferències de mobilitat generades entre divendres i dissabtes no hi havia una gran diferència, motiu pel qual es va acabar restringint aquesta franja horària.

També pregunta quines casuístiques engloben les autoritzacions de 48 hores posteriors a l'ús del vehicle i proposa poder sol·licitar-ho i disposar de l'autorització el mateix dia. **R:** les autoritzacions post-utilització es donen per temes principalment d'emergència mèdica o



**Ajuntament
de Barcelona**

Gerència d'Ecologia Urbana

Participació

Av Diagonal, 240, 4a pl

08018 Barcelona

www.barcelona.cat

casuístiques similars i no per a activitats quotidianes. Es recull la proposta de poder demanar-la el mateix dia.

Jaime Benavides, no realitza cap intervenció i agraeix el plantejament de la sessió. Finalment, comparteix un estudi dut a terme on s'aborden algunes propostes de mitigació de la contaminació així com propostes de millora que, personalment considera, podria tenir cabuda a la nova ordenança de la ZBE. L'estudi al qual fa referència, és el següent: <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2021.150743>

Sense més intervencions per part del veïnat, es dóna per acabada la sessió d'avui, 6 de juliol de 2022.