



Ajuntament  
de Barcelona

# ACTUALITZACIÓ DE L'ORDENANÇA ZBE

Comissió de Seguiment

Tancament del procés participatiu



Barcelona, 10 de novembre de 2022

# 01

## El procés participatiu



## EL PROCÉS PARTICIPATIU

El procés participatiu per l'actualització de l'ordenança de la Zona de Baixes Emissions es va dur a terme **entre els de mesos de juny i setembre de 2022.**

El seus objectius eren:

- **Informar** sobre les polítiques de reducció de la contaminació de l'Ajuntament de Barcelona i en concret, sobre el perquè de la Zona de Baixes Emissions (àmbit, horari, vehicles més contaminants, etiquetes DGT, etc).
- **Fer balanç** sobre l'aplicació de la Zona de Baixes Emissions fins a dia d'avui.
- **Recollir** les propostes i consideracions del conjunt d'agents implicats per repensar alguns elements i donar resposta a problemes detectats per elaborar la nova proposta d'ordenança.
- **Obrir** el procés de participació per incorporar noves veus que donin pluralitat i diversitat al debat.

# 02

## Fites del procés



## FITES DEL PROCÉS

### Inici del procés. Fase informació

- a) constitució de la Comissió de Seguiment del procés (07/06/2022).
  - b) obertura de l'apartat específic sobre el procés participatiu a la web de referència ([decidim.barcelona](http://decidim.barcelona)).
- maig- juny 2022

### Fase de retorn

- a) en el marc de la Comissió de Seguiment
  - b) al conjunt de les persones participants mitjançant el Decidim
- setembre– novembre 2022



### Fase de debat

- a) sessió sectorial
  - b) sessions de debat obertes a la ciutadania.
  - c) Qüestionari a través del decidim
- juny - juliol 2022

## FITES DEL PROCÉS

**07/06/2022**

SESSIÓ CONSTITUTIVA DE LA COMISSIÓ DE SEGUIMENT – 9 assistents

**14/06/2022**

SESSIÓ DE DEBAT AMB ENTITATS SECTORIALS – 38 assistents

Membres dels espais de participació següents: Consell Municipal de Benestar Social, Consell per la Sostenibilitat, Pacte per la Mobilitat i la Taula contra la contaminació de l'aire

**29/06/2022**

SESSIÓ DE DEBAT PRESENCIAL – 18 assistents

**06/07/2022**

SESSIÓ DE DEBAT VIRTUAL – 18 assistents

**21/06/2022-22/07/2022**

QÜESTIONARI – 6.172 qüestionaris recollits

# 03

**Les sessions de debat: 74  
participants i 25 propostes**

## SESSIONS DE DEBAT OBERTES: ESTRUCTURA I CONTINGUT

**Per què fem un nova ordenança de la ZBE?**



**Per què és important mantenir algunes de les característiques de l'ordenança de 2019 (àmbit, horari, etc.)?**

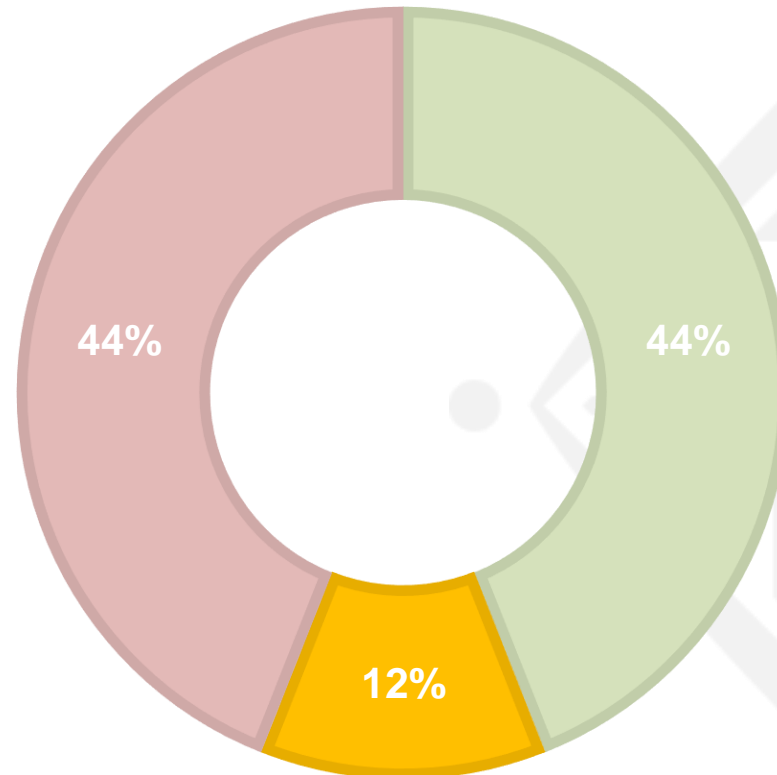


**Què podem millorar amb aquesta nova ordenança?**



## PROPOSTES

■ Acceptada ■ En avaluació ■ Rebutjada



| TÍTOL  | PROPOSTA   | ESTAT        | RESPOSTA  |
|--|--|--------------|---|
| Implementació d'un peatge urbà.                              | Implementació d'un peatge urbà.  | Rebutjada    | Queda fora de l'àmbit d'actuació de l'Ordenança.  |
| Plans estratègics de millora                                 | Problemàtica: falta de previsibilitat de la notificació i aplicació de la normativa perquè es pugui dur a terme una transició correcta. Proposta: importància d'efectuar plans estratègics de millora en l'ordenança que els hi permeti a tots els usuaris poder accedir a ajudes i altres recursos amb el temps necessari per ajustar-se a aquesta. | En avaluació | No incorporat en l'Ordenança però aquesta es la línia de treball endegada.  |
| Estacions de control ambiental                               | Situar de forma periòdica a les rondes estacions de control ambiental (cada 500 metres) per detectar el nivell de la qualitat de l'aire.   | Rebutjada    | Queda fora de l'àmbit d'actuació de l'Ordenança.  |
| Aplicar mesures mitigadores al voltant de les Rondes         | Als barris adjacents a les rondes s'hi podrien aplicar mesures mitigadores com per exemple: barreres verdes, paviments fotocatalítics o pintures per les façanes que també ho siguin.  | En avaluació | Tot i que queda fora de l'àmbit de regulació de l'Ordenança, si que s'estan estudiant possibilitats, com dirigir subvencions a realitzar algunes d'aquestes actuacions.&nbsp; |
| Incorporar el Port   | Ampliar l'àmbit al port de la ciutat.  | Rebutjada    | Es rebutja atenent a la contribució del Port als nivells de contaminació detectats a la ciutat, i la necessitat de mantenir i preservar l'activitat econòmica.                |
| Incorporar l'estudi dels fluxos de transports de mercaderies | Estudiar les realitats dels fluxos de transports de mercaderies al territori per tal de plantejar una proposta de ZBE que s'ajustin a aquests.   | Acceptada    | La determinació de l'àmbit i l'horari de la mesura ja ha tingut en compte aquest punt.  |



| TÍTOL   | PROPOSTA  | ESTAT        | RESPOSTA   |
|---|---|--------------|--|
| Ajudes i pròrrogues de les exempcions                 | Ajudes i pròrroga de les exempcions per poder adaptar les flotes i els vehicles a les normatives.   | Acceptada    | Des de la implantació de la ZBE el 1 de gener de 2020, l'Ajuntament de Barcelona ha prorrogat i afegit noves moratòries, ja sigui per la situació econòmica o per la pandèmia del COVID-19. Amb la nova Ordenança s'ha fet un anàlisi molt més social i d'impacte de vehicles singulars i edat professional. |
| Aparcament fora de la ciutat                          | Situar aparcaments a l'exterior de la ciutat (Park&Ride) per contenir els vehicles que entren dins la ciutat. Perquè aquests aparcaments siguin efectius es proposa que estiguin vigilats.              | En avaluació | S'està treballant amb altres administracions (AMB i Generalitat) en aquest sentit.   |
| Millora en els transports sostenibles                 | La nova ordenança cal que promogui la mobilitat de bicicletes i una millora de les infraestructures per als transports sostenibles a l'àmbit d'actuació de la ZBE.                                      | Rebutjada    | Aquesta proposta queda fora de l'àmbit de regulació de l'ordenança, es regula a través dels Plans de Mobilitat Urbana.   |
| Contemplar les partícules fines en els estudis        | Es proposa que els estudis en què es basa la ZBE també contempli les partícules fines que es desprenen dels pneumàtics dels vehicles per tal de determinar la contaminació real de l'aire de Barcelona. | Acceptada    | Tots els estudis portats a terme per l'Ajuntament de Barcelona i l'Agència de Salut Pública de Barcelona ja contemplen les partícules PM2.5. Tanmateix, és conegut que actualment a la ciutat només s'incomplixen els valors límit de la Directiva 2008/50/CE pel cas del diòxid de nitrogen (NO2).          |
| Revisar la contaminació dels vials de baixa velocitat | Revisar els criteris de regulació als vials de circulació de baixa velocitat per l'alta contaminació que aquests generen.   | Rebutjada    | Aquesta proposta queda fora de l'àmbit d'actuació de l'Ordenança.  |
| Tenir en compte la vida naturals dels vehicles        | Es proposa que les exempcions tinguin en compte la vida natural dels vehicles per tal de no fomentar la renovació de la flota dels ciutadans.   | Acceptada    | Ja s'ha contemplat. Els vehicles afectats per la ZBE són vehicles amb antiguitats elevades que, en tots casos, ja s'han amortitzat.  |
| ITV com a punt de regulació de les exempcions         | Es proposa que les estacions ITV serveixin per regular la gran diversitat d'exempcions que comportarà la ZBE.   | Rebutjada    | Ja hi ha un Registre habilitat per fer aquesta tasca, establert per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.   |



| TÍTOL                                      | PROPOSTA   | ESTAT     | RESPOSTA   |
|--|--|-----------|--|
| Exempció vehicles amb quilometratge baix   | Es proposa que els vehicles que tinguin un quilometratge baix al llarg de l'any quedin exemptes de la ZBE.   | Acceptada | Aquesta petició queda coberta gràcies a l'augment del nombre d'autoritzacions diàries de 10 dies a 24 a l'any, per vehicle afectat per la mesura.  |
| Exempció famílies nombroses                | Es proposa que les famílies nombroses estiguin exemptes de la ZBE.   | Acceptada | La nova Ordenança de la ZBE no inclou una exempció com a tal a famílies nombroses, però si que s'inclouen autoritzacions per famílies amb rendes baixes on es podria encabir aquest cas.   |
| Bonificació per vehicles amb alta ocupació | Es proposa bonificar a aquelles persones que viatgen amb el vehicle ple.   | Rebutjada | La nova Ordenança de la ZBE ja inclou noves tipologies d'autoritzacions que cobreixen suficientment les necessitats del parc de vehicles afectats. Si el vehicle és contaminat no importa si va ple o buit.  |
| Assignació d'etiqueta segons la ITV        | Es proposa que les estacions ITV serveixin per establir un control de la relació entre l'estat dels vehicles i l'etiqueta assignada.   | Rebutjada | No depèn de l'Ajuntament de Barcelona canviar l'orientació de les inspeccions a la ITV. Actualment no és possible i depèn del govern central (Ministeri d'Indústria) de promoure aquest canvi. La pròpia Llei de canvi climàtic ja parla de les etiquetes ambientals com instruments per determinar els vehicles més contaminats   |
| Ampliar l'àmbit a la Zona Franca i el Port | S'ha comentat que existeix la possibilitat de noves zones de baixes emissions dins la ZBE. Es podria encabir la zona de Zona Franca i el Port de Barcelona amb aquesta estratègia. | Rebutjada | La Zona Franca i el Port comercial estan fora de l'àmbit ZBE per garantir l'activitat econòmica de la zona. Així mateix, a l'expedient de tramitació de la nova ordenança de la ZBE de Barcelona es justifica que el percentatge de contaminació registrat a la ciutat i provinent del Port és baix en comparació amb la contribució del trànsit rodat.  |
| Autoritzacions diàries per vehicle         | Establir un barem on les autoritzacions anuals es realitzin per vehicles i no per propietari.  | Acceptada | Ja és així a l'actual Ordenança.   |
| Autoritzacions diàries el mateix dia       | Es proposa poder sol·licitar les autoritzacions diàries i disposar d'aquesta el mateix dia que es sol·licita.  | Acceptada | La persona titular el vehicle ha de tramitar l'autorització corresponent davant el Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions com a màxim 24 hores després del moment que efectivament s'hagi accedit a la ZBE, llevat que l'accés hagi estat motivat per una urgència mèdica degudament acreditada, en el qual cas es pot tramitar en el termini de tres dies, comptats a partir del mateix dia en què hagi tingut lloc.&nbsp; |



| TÍTOL  | PROPOSTA   | ESTAT     | RESPOSTA  |
|--|--|-----------|---|
| Coordinació amb els municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona | Crear una coordinació entre les diferents ciutats del territori, encaixant les diferents ZBE de l'àrea metropolitana. En el que no té per què ser una taca continua entre les diferents ciutats es poden deixar eixos que no siguin de baixes emissions.   | Acceptada | Ja s'està treballant en aquest sentit amb AMB i Generalitat.  |
| Exempció distribució d'aliments i begudes                          | Cal que es tinguin en compte exempcions per als sectors de distribució d'alimentació i begudes a l'hostaleria.   | Rebutjada | Es considera que el conjunt d'autoritzacions i exempcions és suficient pel nivell de restricció actual de la mesura. No s'ha fet una exempció específica per un sector sinó per criteris de vulnerabilitat, singularitat i edat professional.   |
| Exempció dels vehicles clàssics i històrics                        | Els vehicles clàssics haurien de poder estar exempts de la ZBE.  | Rebutjada | Els vehicles clàssics poden gaudir de 24 dies d'autorització diària a l'any, i a més, reben autoritzacions municipals per concentracions, rallies, trobades, o qualsevol altre acte en que participin de dilluns a divendres laborables. Cal recordar que en cap de setmana (dissabte i diumenge) i festius la ZBE no aplica.   |
| Campanya informativa sobre les autoritzacions                      | Cal una campanya divulgativa per fer arribar millor la informació i dels mecanismes de sol·licitud de les autoritzacions diàries.  | Acceptada | Aquesta proposta està acceptada i es farà una campanya divulgativa  |
| Canvi modal del transport  | Cal apostar per polítiques amb l'objectiu de reduir el parc de vehicles en comptes de renovar-lo. Es proposa que el ZBE vingui acompanyada d'altres iniciatives que fomentin el canvi modal transport. De manera que aquells que avui circulen amb vehicle privat trobin alternatives viables per circular amb transport públic. | Acceptada | L'Ajuntament de Barcelona porta anys treballant per millorar el transport públic de la ciutat, seguint els objectius marcats a l'actual Pla de Mobilitat Urbana. Així mateix, li fem constar que la seva petició també requereix de col·laboració institucional, ja que l'Ajuntament de Barcelona, com administració local, no té competències per regular el transport públic de connexió. Des de l'Ajuntament sempre s'ha mantingut la idea que la ZBE es tracta d'una mesura necessària però no suficient. |

# 04

**El qüestionari: 6.172**



Podeu trobar l'anàlisi complet dels resultats del qüestionari a:

<https://www.decidim.barcelona/processes/zonabaixesemissions/f/5338/>

Algunes dades d'interès:

- La participació de les enquestes ha sigut molt diferenciada en termes de gènere. **El 83,91% de les persones que han realitzat l'enquesta han sigut homes** (5.179). El 13,55% (836) de les votacions han sigut i el 2,54% (157) persones no binàries.
- La participació segons residència mostra que el 47,49% de les participants viuen a Barcelona i el 7,57% als municipis de l'àrea metropolitana. Resulta molt significativa **la participació de persones que viuen en altres zones arribant gairebé al 45% de les enquestes.**
- **El 85,03% de les usuàries responen que es veuen afectades per la ZBE** a diferència del 14,36% que consideren que no. De les que se'n veuen afectades, més del 50% responen que l'afectació és diària.
- **El motiu principal predominant pel qual les persones es veuen afectades per la ZBE es per anar a treballar amb un total de 2.153 casuístiques (34,88%).** En contraposició a aquests resultats, l'11,96% de les respostes rebudes consideren que es veuen afectades en la utilització del vehicle com a eina de treball.

## Algunes dades d'interès:

- La participació de les enquestes ha sigut molt diferenciada en termes de gènere. **El 83,91% de les persones que han realitzat l'enquesta han sigut homes** (5.179). El 13,55% (836) de les votacions han sigut i el 2,54% (157) persones no binàries.
- **El transport alternatiu per a aquelles persones que s'han vist afectades per la ZBE ha sigut majoritàriament l'ús de vehicles alternatius o la renovació de vehicles amb un total de 2.121 participants (34,36%)**. Es posa de manifest que, el 24,98% de les usuàries, han deixat de fer les activitats per les afectacions sofertes. El 9,20% de les persones utilitzen el transport públic com a alternativa al transport privat.
- **Les persones que han realitzat l'enquesta consideren molt excessius els nivells de restriccions de vehicles** amb un total de 4.152 opinions, un 67,27% dels resultats rebuts.
- Els resultats de les enquestes rebudes consideren que **s'haurien d'incloure noves tipologies d'exempcions amb un total de 4.729 (76,62%) opinions rebudes**. **El 35% dels que demanen exempcions especifiquen que siguin per als vehicles clàssics**.



## Algunes dades d'interès:

- En relació a les **autoritzacions diàries**, la majoria dels que han respost el **qüestionari consideren que cal augmentar-ne el número**. El 45, 56% considera la franja de 51 a 99 dies a l'any.
- En relació a quines mesures caldria aplicar en cas de no aconseguir els nivells de qualitat de l'aire fixats per la normativa, les participants consideren que, de les mesures presentades, **les que ajudarien a assolir els nivells de qualitat de l'aire serien la pacificació de certs àmbits de la ciutat de Barcelona (1.171 respostes – 18,97%) i la introducció d'un peatge urbà (764 persones – 12,38%)**. Destaca el 62% dels participants que han marcat l'opció Altres.

# 05

## Entitats participants



- Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV)
- Gremi del Motor
- Grup d'interès per la Sostenibilitat Urbana
- Grupo Moventia
- Associació de Guies de Catalunya (AGUICAT)
- Port de Barcelona
- Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)
- Col·legi d'Enginyers de Catalunya
- AVV de l'Esquerra de l'Eixample
- PIMEC
- RACC
- ASTAC
- Eixample Respira
- CSIC
- Gremi de Transport i la Maquinària de la Construcció de Catalunya
- Col·legi d'Enginyeria Tècnica d'Obres Públiques i d'Enginyeria Civil de Catalunya
- Col·legi d'agents comercials
- Federació d'Associacions Veïnals de Catalunya (FAVB)
- Escoles més sostenibles
- Gremi de tallers de reparació d'automòbils
- Sindicatura de Greuges de Barcelona
- Càritas

- Càritas
- Agència de Salut Pública de Barcelona
- Plataforma per la Qualitat de l'Aire
- ADISCAT
- Associació de Famílies Nombroses de Catalunya (FANOC)
- Sindicat del Taxi de Catalunya
- Societat Catalana d'Educació Ambiental
- Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP)
- Ecologistes en Acció
- Clàssics Barcelona Ciutat
- Federació Catalana de Vehicles Històrics
- Coordinadora d'Usuaris de la Sanitat (CUS).

**06**

**decidim.barcelona**



## DECIDIM.BARCELONA

<https://www.decidim.barcelona/processes/zonabaixesemissions>

**Espai propi per aquest procés participatiu** amb el següents objectius i elements:

- Repositori de la tota la informació generada pel propi procés.
- Publicació de les trobades.
- Publicació de les actes i documentació.
- Publicació de les propostes.
- Publicació dels resultats del procés participatiu.

**Gràcies per la vostra atenció!**

[www.barcelona.cat](http://www.barcelona.cat)



**Ajuntament  
de Barcelona**