

Sant Adrià de Besòs, 27 de gener de 2020

Essent les dinou hores, a la sala de sessions, es constitueixen, en primera convocatòria, sota la presidència de l'alcalde, Joan Callau Bartolí, per tal de dur a terme la sessió ordinària que correspon al dia d'avui, els membres del **Ple de l'Ajuntament** que tot seguit es diran, assistits per mi el sotassinat secretari de la corporació, Josep Reverendo Carbonell. Assisteix també l'interventor, Francisco Javier Martínez Gilaberte.

HI ASSISTEIXEN:

Alcalde: Joan Callau Bartolí

Tinents d'alcalde: Filomena Cañete Carrillo
Juan Carlos Ramos Sánchez
José Luis Martínez Cardoso
Ruth Soto García
Rosa Villalonga Robles
Pedro Rivero Hidalgo
Anabel Jurado Pérez

Regidors: Rubèn Arenas Garcia
Cristina Meseguer Luque
Antoni Vélez Barajas
Mercè Curto Gil
Pol Carrion Huguet
Pedro Sánchez Álvarez
Óscar Marjalizo Hernández
Francisco Navarro Castellón
Rosa Fontana Vinelli
Irene Aldabert González
Núria Torres Fernández
Gregorio Camacho Alcalde
Isabel Marcuello García

Vist que assisteixen tots els membres del Ple de l'Ajuntament, el president obre la sessió.

HASH del video:"Q0Q7qq3z1J8rOoZxE06hjyPuzEv/n+jCqSHee4LXZ5Y=".

1. De conformitat amb l'Acord institucional per avançar en la sensibilització, visibilització i prevenció de la violència masclista, aprovat pel Ple de l'Ajuntament, en data de 30 d'octubre de 2017,

posar en coneixement de la sala de plens les dones assassinades per violència masclista

- Mónica Linde Maldonado, 28 anys. Barcelona.
- Ciara, 3 años i la seva mare.
- Olga Savenchuk, 61 anys. Puertollano (Ciudad Real).
- Judith S.M., 29 anys.
- Liliana Mateescu, 43 anys. La Puebla de Almoradiel (Toledo).
- María Concepción J.B., 73 anys. Caniles (Granada).
- Manuela Iglesia Fernández, 79 años. A Pastoriza (Lugo).

http://sessions.sant-adria.net/sesiones/SP_CAT_BARP0819300E0.PLENOS.2020012701?ts=493

ALCALDIA

2. Proposta relativa a incloure en l'ordre del dia assumptes que no han estat prèviament informats per la respectiva Comissió Informativa

"Fets

1. Com a assumptes de l'Ordre del dia de la sessió ordinària convocada en primera convocatòria per al dia 27 de gener, a les 19 hores, hi consta els titulats:

3. Moció d'ERC de rebuig a la resolució de la Junta Electoral Central i el Tribunal Suprem respecte l'eurodiputat Oriol Junqueras i el M.H. President de la Generalitat Quim Torra.

4. Moció d'ERC per encarregar una auditoria externa del contracte dels serveis de neteja viària i recollida i transport de residus sòlids urbans.

Fonaments de dret

1. La Llei de la Generalitat de Catalunya 8/1987, de 15 d'abril, municipal i de règim local de Catalunya (Diari Oficial de la Generalitat número 832, de 27 d'abril de 1987).
2. L'article 82 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, aprovat pel Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre (Boletín Oficial del Estado número 305, de 22 de diciembre de 1986) estableix en el seu apartat 3 la possibilitat que el president, a iniciativa pròpia o a proposta d'algun dels portaveus, pugui incloure en l'ordre del dia de les sessions assumptes que no hagin estat prèviament informats per la respectiva Comissió informativa, amb l'excepció que no es podrà adoptar cap acord sobre aquests assumptes sense que el Ple ratifiqui la seva inclusió en l'ordre del dia.

PROPOSTA

Per tant, proposo al Ple de l'Ajuntament que adopti el següent

ACORD:

Ratificar, per majoria simple, la inclusió en l'ordre del dia de la sessió ordinària convocada en primera convocatòria per al dia 27 de gener de 2020, a les 19 hores, el punt esmentat anteriorment."

http://sessions.sant-adria.net/sesiones/SP_CAT_BARP0819300E0.PLENOS.2020012701?ts=1005

S'aprova per unanimitat.

3. Moció d'ERC de rebuig a la resolució de la Junta Electoral Central i el Tribunal Suprem respecte l'eurodiputat Oriol Junqueras i el M.H. President de la Generalitat Quim Torra

"El propassat divendres 3 de gener del 2020, la Junta Electoral Central (JEC) va acordar que l'eurodiputat Oriol Junqueras no podia tenir aquesta condició, malgrat la sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE) que va dictaminar en data 19 de desembre del 2019 que hauria d'haver pogut recollir l'acta d'eurodiputat i que tenia immunitat per aquesta raó. El dia 9, el Tribunal Suprem va decidir fer cas omís a la sentència del TJUE i va dictaminar que Oriol Junqueras no tenia immunitat i que per tant no podia ser eurodiputat.

Aquest pronunciament del TJUE responia a unes qüestions prejudicials plantejades pel mateix Tribunal Suprem (TS) al mes de juliol, és a dir, aproximadament tres mesos abans que fos dictada la sentència condemnatòria dels presos i les preses polítiques, i, per tant, quan encara no existia una condemna en ferm. En aquest sentit, i segons el mateix Tractat de Funcionament de la Unió Europea (art. 267), el plantejament d'aquestes qüestions davant del TJUE interromp el procediment judicial fins a la resolució per part del TJUE dels dubtes que se li han plantejat.

Ara bé, malgrat aquest fet, el TS va indicar el dia 9 de gener que Oriol Junqueras "ja està condemnat en ferm a la pena de 13 anys de presó i [...] aquesta condemna comporta l'exclusió de la condició d'eurodiputat que li va reconèixer el tribunal europeu".

Aquesta afirmació col·lisiona directament amb el posicionament del propi TS del dia 14 d'octubre del 2019 (dia en què es va emetre la sentència condemnatòria), quan va comunicar al TJUE que la resposta del tribunal

europèu tindria "eficàcia amb independència de la situació de presó preventiva o penada que afecti l'Oriol Junqueras".

En aquest sentit, la pròpia Advocacia de l'Estat, que depèn del Ministeri de Justícia del Govern estatal, havia reclamat, en un informe del 30 de desembre del 2019, que fos permès a Oriol Junqueras prendre possessió de l'acte d'eurodiputat i que pogués exercir aquest càrrec amb totes les conseqüències fins que, eventualment, el Parlament Europeu li retirés la immunitat a través d'un suplicatori, tal com el mateix TJUE va indicar al TS que s'hauria d'haver procedit.

Les conseqüències de la sentència del TJUE no poden passar inadvertides, ja que, amb el reconeixement de la immunitat d'Oriol Junqueras, tot el procediment posterior a la immunitat és nul. Per tant, exigim la nul·litat immediata de la sentència i la seva posada en llibertat, fets que el mateix TS pot dur a terme aprofitant l'incident de nul·litat que la defensa d'Oriol Junqueras va presentar davant del mateix tribunal i que encara ha de ser resolt.

En un altre ordre de coses, la mateixa JEC, en una decisió ratificada el dia 10 de gener pel TS, va decidir executar la inhabilitació del M.H. President de la Generalitat Quim Torra, malgrat no haver-hi sentència ferma, i deixar sense efecte la seva credencial de diputat electe del Parlament de Catalunya.

Aquesta decisió d'un òrgan administratiu, no judicial, és clarament contrària al que determina tant l'Estatut de Catalunya com el Reglament del Parlament de Catalunya respecte els motius de cessament del President del nostre país.

És per això que el Grup Municipal d'ERC proposa que el Ple de l'Ajuntament adopti els següents

ACORDS:

1. Mostrar desacord amb la resolució de la Junta Electoral Central i del Tribunal Suprem que, fent cas omís al TJUE, nega la condició d'eurodiputat a Oriol Junqueras, malgrat que la recent sentència del TJUE dictamina que hauria d'haver recollit l'acta d'eurodiputat i, per tant, tindria immunitat parlamentària.
2. Mostrar desacord amb la resolució de la Junta Electoral Central i del Tribunal Suprem per la qual s'intenta executar la inhabilitació del M.H. President de la Generalitat Quim Torra i s'ordena la retirada de la seva credencial de diputat.

- 3.** Donar suport a la proposta de resolució 695/XII aprovada pel Parlament de Catalunya el propassat dia 4 de gener.
- 4.** Instar el Govern Central i el Govern de la Generalitat a trobar una solució política al conflicte polític que viu el nostre país en el marc de la taula de diàleg, posant fi a la judicialització de la vida civil i institucional.
- 5.** Reclamar l'excrceració dels presos i preses polítics, el lliure retorn dels exiliats i exiliades i la plena garantia en l'exercici i defensa dels drets civils i polítics dels ciutadans i ciutadanes de Catalunya a través de les vies legals existents.
- 6.** Mantenir el compromís com a electes locals a seguir defensant el dret a què siguem els catalans els qui decidim el nostre futur per mitjans polítics pacífics i democràtics.
- 7.** Demanar al Parlament Europeu que respecti els drets polítics d'Oriol Junqueras i faci complir la sentència del TJUE.
- 8.** Comunicar els presents acords a la Presidència del Parlament de Catalunya, a la Presidència de la Generalitat de Catalunya, a la Presidència del Congrés dels Diputats, a la Presidència del Govern de l'Estat, a la Presidència del Parlament Europeu, als municipis agermanats i a les entitats municipalistes de Catalunya. I donar a conèixer el contingut d'aquesta moció a la ciutadania del nostre municipi per aquells mitjans que es creguin oportuns."

http://sessions.sant-adria.net/sesiones/SP_CAT_BARP0819300E0.PLENOS.2020012701?ts=1042

Aquesta moció es vota per punts.

Punts 2, 3 i 7

S'aproven per majoria absoluta amb el resultat següent:

Vots a favor: setze (16) - ERC (5), PSC (8), SAeC (2) i MES (1)

Vots en contra: cinc (5) - C'S (4) i MSA (1)

Punts 1, 4, 5 i 6

Es desestimen amb el resultat següent:

Vots a favor: vuit (8) - ERC (5), SAeC (2) i MES (1)

Vots en contra: tretze (13) - PSC (8), C's (4) i MSA (1)

4. Moció d'ERC per encarregar una auditoria externa del contracte dels serveis de neteja viària i recollida i transport de residus sòlids urbans

"Atès que el 18 d'agost de l'any 2017 es va adjudicar la concessió administrativa per a la gestió del servei de recollida de residus municipals, neteja viària i neteja de clavegueram, així com transport dels residus al centres de tractament, selecció o transferència autoritzats, a l'empresa URBASER, SA, fins al 2020 amb una possible pròrroga per dos anys més, per un valor màxim pe al 2020 de 3.241.220.09 €, IVA inclòs.

Atès que aquest és un servei fonamental i una de les principals obligacions que té l'Ajuntament amb el seu municipi, essent la contractació de major quantia econòmica del pressupost municipal.

Atès que l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs ha de garantir un entorn més net i saludable que redundi també en una bona imatge de la ciutat.

Atès que són recurrents les queixes sobre l'estat de neteja de la ciutat i que cada vegada hi ha més veïns i veïnes que protesten per l'estat dels carrers, per la brutícia acumulada, pels contenidors desbordats, per les males olors a les bateries de contenidors, pels retards en la recollida selectiva, etc. Queixes que també s'han manifestat a les xarxes socials i plataformes d'internet que s'han fet ressò del malestar general quant a la neteja del municipi.

Atès que estem a punt d'entrar en temps de pròrroga del contracte i que estem en un moment on la Generalitat de Catalunya ha declarat l'emergència climàtica i on es fa imprescindible l'anàlisi en termes de sostenibilitat mediambiental.

Atès que, per responsabilitat amb els veïns i veïnes de Sant Adrià de Besòs i amb la pròpia gestió de govern per garantir la bona praxi de l'empresa concessionària envers el projecte presentat, es fa necessari prendre mesures de control exhaustives i independents que avaluin la correcta prestació del servei.

Per tot això, el Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya proposa al Ple de l'Ajuntament l'adopció dels següents

ACORDS:

- 1.** Encarregar una auditoria externa sobre la contracta de neteja que avalui com es realitza el servei, verifiqui la seva eficàcia i permeti plantejar les millores necessàries del servei que es presta a la ciutadania.

2. Garantir la realització periòdica, per part dels serveis municipals competents, dels controls de qualitat del servei de recollida dels residus municipals, neteja viària, neteja del clavegueram i de parcs i jardins de la nostra ciutat.
3. Crear una comissió permanent de seguiment del compliment del servei de neteja formada pels grups polítics i tècnics municipals fins que finalitzi la contracta actual.
4. Analitzar el compliment de criteris de sostenibilitat mediambientals i estudiar quines millores i propostes poden fer que el servei de neteja sigui més sostenible i amable amb el medi natural.
5. Donar trasllat dels presents acords a URBASER, SA, i a totes les associacions de veïns i veïnes de la ciutat."

http://sessions.sant-adria.net/sesiones/SP_CAT_BARP0819300E0.PLENOS.2020012701?ts=2496

Aquesta moció es vota per punts:

Punt 1

S'aprova per majoria simple amb el resultat següent:

Vots a favor: vuit (8) - ERC (5), SAeC (2) i MSA (1)

Abstencions: vuit (8) - PSC

Vots en contra: cinc (5) - C's (4) i MES (1)

Punts del 2 al 5

S'aprova per majoria absoluta amb el resultat següent:

Vots a favor: dotze (12) - ERC (5), C's (4), SAeC (2) i MSA (1)

Abstencions: vuit (8) - PSC

Vots en contra: un (1) - MES

TERRITORI

5. Dictamen referent a l'aprovació definitiva de l'Ordenança relativa a la restricció de trànsit per motius ambientals

"Fets

1. L'Ordenança reguladora de la zona de baixes emissions té per objecte la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire i de la salut pública, d'apropar els nivells de contaminació de la ciutat als recomanats per l'Organització

mundial de la salut (OMS) i complir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts, reduint les emissions a l'atmosfera procedents del trànsit rodat, atès que aquest és el major contribuïdor als nivells de contaminació d'efecte local de la ciutat.

2. El municipi de Sant Adrià de Besòs juntament amb els municipis que conformen l'Àrea Metropolitana de Barcelona estan sotmesos a uns nivells de contaminació que excedeixen els límits de contaminació d'NO₂ i de PM₁₀ establerts per la Unió Europea i l'Organització Mundial de la Salut i constitueixen una amenaça de primer ordre en termes de salut pública, atesa l'elevada contaminació atmosfèrica.

3. Les darreres dades sobre la qualitat de l'aire, durant el 2018 a Catalunya, mostren una lleugera millora en relació al 2017. Tanmateix, es tornen a superar els nivells de contaminació d'NO₂ a la conurbació de Barcelona (Directiva 2008/50/CE, de 21 de maig, de la Unió Europea sobre la qualitat de l'aire ambient i atmosfera més neta a Europa) i els límits de PM₁₀ que marca l'Organització Mundial de la Salut.

Concretament, a la Zona de qualitat de l'aire 1, on pertany la ciutat de Sant Adrià de Besòs, històricament s'han registrat superacions dels valors límit de diòxid de nitrogen (NO₂) i partícules en suspensió amb diàmetre inferior a 10 micres (PM₁₀). Per aquesta raó, la Generalitat de Catalunya la va incloure en la Zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig de 2006; es dona així compliment a la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric que, a més, exigeix en aquesta zona la formulació d'un pla d'actuació amb mesures per revertir la situació.

4. El 6 de març de 2017 va tenir lloc la 1ra Cimera per a la millora de la qualitat de l'aire a la conurbació de Barcelona, que va derivar en un acord institucional entre la Generalitat de Catalunya, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i l'Ajuntament de Barcelona, amb l'objectiu, entre d'altres, de reduir en els 15 anys següents un 30% de les emissions a l'atmosfera de contaminants d'efecte local, principalment l'NO₂ i les PM₁₀. Aquest acord va ser refermat en la 2na Cimera el 25 de març de 2019.

5. El 25 de juliol de 2017, l'AMB va aprovar les condicions de les restriccions de circulació en la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'àmbit de les Rondes de Barcelona en cas d'episodi de contaminació a partir de desembre de 2017, consensuades entre l'AMB, l'Ajuntament de Barcelona, de Sant Adrià de Besòs, de l'Hospitalet de Llobregat, d'Esplugues de Llobregat i de Cornellà de Llobregat.

6. El 21 de maig de 2019, atesa la necessitat de fer efectius els acords presos relatius a l'automatització del control de la ZBE, el Consell Metropolità va aprovar el Reglament del Registre metropolità de vehicles

estrangers i d'altres vehicles autoritzats en les ZBE per a la creació i funcionament del Registre Metropolità de vehicles autoritzats a circular en les ZBE, així com per a la determinació de les condicions per a ser-ne inscrit i del seu model de gestió.

7. El caràcter transfronterer de la contaminació atmosfèrica i la planificació que es desenvolupa a diferent escala, fan necessari que es doni la cobertura normativa necessària per regular la mesura inclosa en el Programa de mesures consistent en la restricció a la circulació dels vehicles més contaminants a la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona inclosa dins el terme municipal de Sant Adrià de Besòs.

8. Amb caràcter previ a l'elaboració del projecte de l'Ordenança es va realitzar la consulta pública prevista en l'article 133 de la Llei 39/2015, en la qual han participat empadronats al municipi de Sant Adrià de Besòs, majors de 16 anys, de manera electrònica i de forma presencial, del 20 de setembre al 11 d'octubre de 2019. Els resultats de la consulta s'incorporen a aquest expedient administratiu.

9. El Ple de l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, en sessió de data 28 d'octubre de 2019, va aprovar inicialment l'Ordenança relativa a la restricció de trànsit per motius ambientals de Sant Adrià de Besòs.

10. Es va sotmetre l'acord d'aprovació, pel termini de trenta dies a comptar des de la darrera publicació, juntament amb el projecte de la norma, a informació pública, per a la formulació de reclamacions i al·legacions, mitjançant un anunci publicat al Butlletí Oficial de la Província i al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya en data 7 de novembre de 2019, a un dels mitjans de comunicació escrita diària, el diari Ara, en data 5 de novembre de 2019, i en el tauler d'anuncis de la corporació i en la web municipal, en data 4 de novembre de 2019.

11. Que durant el referit termini (data límit, 20/12/2019, inclòs) s'han presentat les al·legacions recollides en el llistat següent i que s'incorporen de forma íntegra a l'expedient administratiu.

Atesa l'extensió dels escrits presentats, s'ha resumit el contingut de les al·legacions, amb el benentès que es manté el sentit del seu contingut íntegre.

1) ASSOCIACIÓ EMPRESARIAL DE MARXANTS DE CATALUNYA

Registre d'entrada núm: 13962

Data entrada registre: 12 de novembre de 2019

2) FEDERACIÓ D'ASSOCIACIONS DE MARXANTS DE BARCELONA-LLEVANT

Registre d'entrada: 14149

Data entrada registre: 17 de novembre de 2019

3) Registre d'entrada: 14771 i 14772

Data entrada registre: 2 de desembre de 2019

4) GRUP MUNICIPAL ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA

Registre d'entrada: 15311

Data entrada registre: 12 de desembre de 2019

5) ASSOCIACIÓ PER A LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

Registre d'entrada: 15377

Data entrada registre: 13 de desembre de 2019

6) GREMI DE TALLERS DE REPARACIÓ D'AUTOMÒBILS DE LA PROVINCIA DE BARCELONA

Registre d'entrada: 15521

Data entrada registre: 17 de desembre de 2019

7) ASSOCIACIÓ D'EMPRESARIS DE TRANSPORT DISCRECIONAL DE CATALUNYA (AUDICA)

Registre d'entrada: 15672

Data entrada registre: 19 de desembre de 2019

8) ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (AMB)

Registre d'entrada: E/006347 – 2019 (EACAT)

Data entrada registre: 20 de desembre de 2019

12. En data 9 de gener de 2019 la cap de Secció de Medi Ambient i Salut Pública i la tècnica d'Administració general del Servei de Territori van emetre informe tècnic i jurídic relatiu a la resolució de les al·legacions presentades durant el termini d'informació pública de l'acord d'aprovació inicial de l'Ordenança relativa a la restricció de trànsit per motius ambientals de Sant Adrià de Besòs.

Fonaments jurídics

1. L'Ajuntament té competència sobre la restricció de la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius mediambientals, segons l'article 7 g) del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària. Així mateix, l'apartat a) de l'esmentat article estableix que els ajuntaments tenen competències en la regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina, per mitjà d'agents propis, del trànsit a les vies urbanes de la seva titularitat, així com la denúncia de les infraccions que es cometin a les vies esmentades i la sanció d'aquelles quan no estigui atribuïda expressament a una altra administració.

2. L'article 133.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques determina que amb caràcter previ a l'elaboració del projecte o avantprojecte de llei o reglament, s'ha de substanciar una consulta pública, a través del portal web de l'Administració competent, en la qual s'ha de demanar l'opinió dels subjectes i de les organitzacions més representatives potencialment afectats per la futura norma.

3. D'acord amb l'article 178.1 del Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, l'aprovació de les ordenances i els reglaments locals s'ha d'ajustar al procediment següent:

- a) Aprovació inicial del ple.
- b) Informació pública i audiència dels interessats, per un període mínim de trenta dies, perquè puguin presentar reclamacions i suggeriments.
- c) Resolució de totes les reclamacions i els suggeriments presentats i aprovació definitiva del ple. En cas de no haver-hi cap reclamació o suggeriment, l'acord inicial esdevindrà definitiu.

4. D'acord amb l'article 63 del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis, correspon al ple de la corporació aprovar inicialment l'avantprojecte de l'ordenança. L'acord d'aprovació, juntament amb el projecte de la norma, s'han de sotmetre a informació pública mitjançant un anunci que s'ha de publicar al Butlletí Oficial de la Província, al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, a un dels mitjans de comunicació escrita diària i en el tauler d'anuncis de la corporació, pel termini màxim de trenta dies per a la formulació de reclamacions i al·legacions.

5. D'acord amb l'article 64 del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis, les reclamacions i al·legacions presentades s'han de trametre a la comissió informativa que correspongui o que es constitueixi a aquest efecte, la qual n'ha de proposar l'estimació o desestimació total o parcial i formular la proposta d'aprovació de l'ordenança.

6. D'acord amb l'article 65 del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis, l'aprovació definitiva de les ordenances correspon al ple de la corporació, el qual no pot delegar aquesta atribució en altre òrgan. En cas que s'hagin presentat reclamacions o al·legacions durant el tràmit d'informació pública i d'audiència, s'han de resoldre de forma raonada, en el mateix acord d'aprovació. Quan no s'hagin presentat cap reclamació o al·legació l'acord d'aprovació esdevé definitiu. Les ordenances s'aproven per majoria simple, com a regla general. Només requereix la majoria absoluta l'aprovació i la modificació de les normes i les ordenances que formin part dels plans i dels instruments d'ordenació urbanística, les ordenances fiscals i el reglament orgànic de la corporació.

Els ens locals han de trametre a l'Administració de l'Estat i a la de la Generalitat de Catalunya, en el termini de quinze dies, l'acord d'aprovació definitiu de l'ordenança i la còpia íntegra i fefaent d'aquesta.

7. D'acord amb l'article 66 del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis, les ordenances i els reglaments locals s'han de publicar en el Butlletí Oficial de la Província i no entren en vigor fins que s'hi hagi publicat completament el text i hagi transcorregut el termini de quinze dies hàbils previst a l'article 65.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local. Igualment, s'ha de publicar en el butlletí informatiu local, quan n'hi hagi, inserir-se, en tot cas, en el tauler d'anuncis de la corporació i anunciar al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya la referència del Butlletí Oficial de la província en què s'hagi publicat íntegrament el text.

8. Tractament de les al·legacions

1) ASSOCIACIÓ EMPRESARIAL DE MARXANTS DE CATALUNYA

Contingut de les al·legacions

Es proposa la modificació de dos punts de l'Ordenança (article 10 i Disposició Transitòria) per incloure els camions-botiga com a exempció i ampliar el període de moratòria per a que sigui de dos anys, així com, que es tingui en consideració que l'ús dels vehicles als mercats afecta l'eina de treball d'aquest sector i que no existeixen ajudes econòmiques suficients per part de les administracions públiques per a poder adquirir nous vehicles.

Tractament de les al·legacions

a) NO S'ACCEPTA l'al·legació en relació a l'ampliació de la moratòria.

La realitat del sector dels vehicles a motor i la possibilitat de poder trobar en el mercat alternatives viables menys contaminants que donin resposta a les necessitats no és igual en les diferents categories de vehicle. Així ens ho demostra l'estudi del RACC d'alternatives "*Anàlisi dels models de propulsió alternatives disponibles al mercat per furgonetes, camions i autocars*".

No obstant, el que en tot cas determina l'estudi, i sabem, és que el mercat planteja ofertes encara que no siguin totalment ECOs.

És per aquest motiu que s'ha plantejat per les categories N, M2 i M3 facilitar 1 any de moratòria a aplicar les restriccions de la ZBE. A més, durant aquest any es planteja com a viable, sobretot per vehicles pesants, poder homologar algun sistema de filtres amb catalitzadors que permetrien adaptar el vehicle i que aquesta adaptació sigui reconeguda per la DGT.

Allargar aquesta moratòria més anys no ajuda a donar realment la senyal inequívoca que els vehicles més contaminants no poden circular per les ciutats, i que cal aconseguir adaptar el sector del transport de mercaderies i del transport col·lectiu a solucions tecnològiques més ecològiques. La

situació de la qualitat de l'aire que respirem i d'emergència climàtica que vivim no permet diferir més la presa de decisions.

Dit això, de la mateixa manera que es treballa per aconseguir homologar equips d'adaptació, també es treballa per aconseguir ajuts a la inversió per a l'actualització dels vehicles afectats, així com impulsar i col·laborar en crear la infraestructura necessària per tal que els vehicles amb combustibles alternatius puguin accedir a la seva recàrrega sense dificultats.

b) S'ACCEPTA l'al·legació en relació als camions-botiga.

Aquesta relació de vehicles presten un tipus de serveis singulars per al qual els cal un accés esporàdic dins de la ZBE. Aquests vehicles per les seves característiques tenen uns costos superiors a la resta de vehicles i un període d'amortitzacions més llarg. Per tant, s'inclou una nova taula a l'article 4 on es relacionen els vehicles que presten serveis singulars que poden gaudir d'una exempció d'accés a la ZBE, de conformitat amb l'Annex II del Reglament General de Vehicles (RGV) i amb el Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions.

2) FEDERACIÓ D'ASSOCIACIONS DE MARXANTS DE BARCELONA-LLEVANT

Contingut de les al·legacions

S'enumeren diferents mesures alternatives i els compromisos que es considera que l'Àrea Metropolitana hauria d'assumir, així com, l'exigència de respecte a la resolució de l'expedient AO-00139/2018 del Síndic de Greuges de Catalunya.

Es proposa la modificació del període de moratòria per a que sigui de cinc anys mínim pels camions-botiga, furgonetes, vehicles mixtes i vehicles tractors dels remolcs que s'utilitzen per a la seva activitat i un Pla d'ajuts destinats a la renovació del seu parc mòbil.

Tractament de les al·legacions

a) NO S'ACCEPTA l'al·legació en relació a l'ampliació de la moratòria.

La realitat del sector dels vehicles a motor i la possibilitat de poder trobar en el mercat alternatives viables menys contaminants que donin resposta a les necessitats no és igual en les diferents categories de vehicle. Així ens ho demostra l'estudi del RACC d'alternatives "*Anàlisi dels models de propulsió alternatives disponibles al mercat per furgonetes, camions i autocars*".

No obstant, el que en tot cas determina l'estudi, i sabem, és que el mercat planteja ofertes encara que no siguin totalment ECOs.

És per aquest motiu que s'ha plantejat per les categories N, M2 i M3 facilitar 1 any de moratòria a aplicar les restriccions de la ZBE. A més, durant aquest any es planteja com a viable, sobretot per vehicles pesants, poder

homologar algun sistema de filtres amb catalitzadors que permetrien adaptar el vehicle i que aquesta adaptació sigui reconeguda per la DGT.

Allargar aquesta moratòria més anys no ajuda a donar realment la senyal inequívoca que els vehicles més contaminants no poden circular per les ciutats, i que cal aconseguir adaptar el sector del transport de mercaderies i del transport col·lectiu a solucions tecnològiques més ecològiques. La situació de la qualitat de l'aire que respirem i d'emergència climàtica que vivim no permet diferir més la presa de decisions.

Dit això, de la mateixa manera que es treballa per aconseguir homologar equips d'adaptació, també es treballa per aconseguir ajuts a la inversió per a l'actualització dels vehicles afectats, així com impulsar i col·laborar en crear la infraestructura necessària per tal que els vehicles amb combustibles alternatius puguin accedir a la seva recàrrega sense dificultats.

b) S'ACCEPTA l'al·legació en relació als camions-botiga.

Aquesta relació de vehicles presten un tipus de serveis singulars per al qual els cal un accés esporàdic dins de la ZBE. Aquests vehicles per les seves característiques tenen uns costos superiors a la resta de vehicles i un període d'amortitzacions més llarg. Per tant, s'inclou una nova taula a l'article 4 on es relacionen els vehicles que presten serveis singulars que poden gaudir d'una exempció d'accés a la ZBE, de conformitat amb l'Annex II del Reglament General de Vehicles (RGV) i amb el Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions.

3)

Contingut de les al·legacions

Es planteja la necessitat de desplaçaments recurrents per motius mèdics i que en cas d'emergència no planificada no es pugui sol·licitar amb antelació un dels deu dies anuals d'autorització.

Es sol·licita que pel que fa als vehicles de persones de mobilitat reduïda (VPMR, en endavant), es defineixin millor els criteris per considerar-s'hi, que el vehicle no hagi d'estar adaptat i preveure que l'exempció respecte de persones amb mobilitat reduïda es pogués fer extensiva a familiars i acompanyants que no tinguin vehicles amb distintiu ambiental.

Tractament de les al·legacions

a) S'ACCEPTA l'al·legació en relació a l'emergència mèdica tot hi que el redactat de l'article 11.2 ja regula que, en cas d'urgència mèdica, la sol·licitud de l'autorització diària s'ha de formular en el termini de tres dies, incloent en el còmput el dia en què hagi tingut lloc l'accés.

Per tal de fer més entenedor l'article, s'afegeix que els vehicles que poden realitzar aquesta sol·licitud són els contemplats a l'article 11.1 a) i b).

b) S'ACCEPTA PARCIALMENT l'al·legació en relació als VPMR.

L'article 10.1 ja estableix que no estan afectats per la restricció establerta a l'article 6 de l'Ordenança els vehicles més contaminants que estiguin dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR), segons la definició continguda a l'article 4.1 del Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions.

Els requeriments que estableix l'article 4.1 del Reglament del Registre Metropolità de Vehicles Estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les ZBE, per als titulars de vehicles de persones amb mobilitat reduïda (VPMR) són les següents:

- Tenir un grau de discapacitat igual o superior al 33%.
- Superar el barem de mobilitat.
- Ser titular del vehicle. En cas de menors d'edat i persones tutelades, el titular del vehicle pot ser el pare, la mare o el tutor, però la persona sol·licitant ha de ser la persona amb mobilitat reduïda reconeguda.
- Un vehicle per sol·licitant.

Per tant, no cal que el vehicle estigui adaptat per considerar-se un VPMR però només es permetrà una sol·licitud d'aquest tipus d'autorització per sol·licitant. Així doncs, únicament els titulars dels VPMR podran gaudir d'aquesta exempció, tal com estableix l'article 4.1 del citat Reglament.

4) GRUP MUNICIPAL ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA

Contingut de les al·legacions

En un primer nivell genèric, es planteja la necessitat d'un full de ruta de ciutat i metropolità, la manca de coneixement acurat de la situació i d'estratègia per al conjunt d'emissors presents a la ciutat. També la manca d'un document d'avaluació ambiental de la mesura i d'anàlisi d'alternatives i es considera la iniquitat tècnica i social de la mesura.

A nivell específic: l'esmena 1 proposa la definició dels objectius quantitatius de la mesura pel que fa a la millora de la qualitat de l'aire, establint paràmetres, nivells a assolir i calendarització.

Les esmenes 2 a 5 proposen suprimir o substituir algunes de les definicions de l'article 4 del Projecte d'ordenança i l'esmena 6 proposa l'alteració de l'horari de restricció al trànsit els dimarts de 14 a 15h.

En l'esmena 7 es planteja una millor definició dels vehicles amb dret a autoritzacions diàries i les esmenes 8 i 9 demanen una millor xarxa de control i l'avaluació periòdica de la mesura sobre criteris objectius de l'impacte ambiental, territorial, social i econòmic de la mesura i es demana la creació d'una comissió de seguiment periòdic per avaluar l'impacte ambiental, territorial, social i econòmic de la mesura.

L'esmena 10 preveu que, mitjançant la modificació del corresponent article, es demani establir que els ingressos obtinguts de les sancions es destinin a

finançar actuacions orientades a impulsar la mobilitat sostenible i a un Fons especial d'emergència climàtica.

Per últim, l'esmena 11 proposa canviar la moratòria demanant més anys o demanant incorporar a categories de vehicles diferents. Es considera, també, que el Projecte d'ordenança restringeix l'accés a un tipus de vehicles que acostumen a ser propietat de la gent amb menys recursos i, en conseqüència, afavoreix a la gent amb més ingressos.

Tractament de les al·legacions

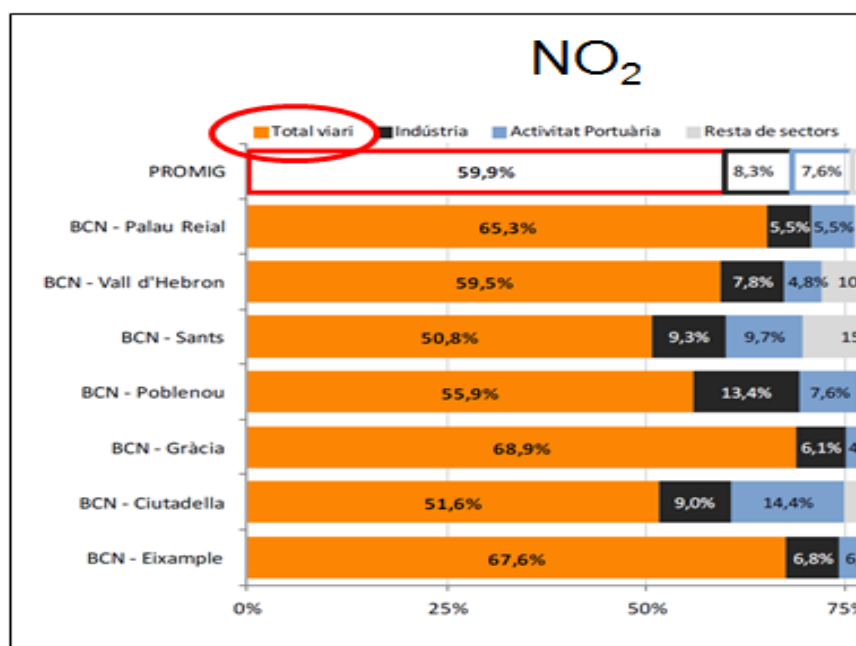
a) S'ACCEPTEN PARCIALMENT les al·legacions de les esmenes 2 a 5 respecte a les definicions contemplades en l'article 4 ja que, en aplicació del principis d'elaboració de les normes, és a dir, de la tècnica normativa, es manté la definició de diòxid de nitrogen perquè es considera un concepte essencial per a la comprensió del text normatiu.

Es suprimeix el concepte de PM10 atès que estrictament no apareix en l'articulat del text normatiu i pel mateix motiu s'accepta suprimir les definicions d'emissió, immissió i valor límit i no s'accepta incorporar la definició de NOx.

També es suprimeix el concepte d'episodi ambiental de contaminació de l'aire, ja que és un concepte que prové del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020, de la Generalitat de Catalunya, on resta definit de forma general i entenedora.

b) NO S'ACCEPTA l'al·legació de l'esmena 6 ja que tot i no haver-se declarat, per part de la Generalitat de Catalunya, cap episodi de contaminació per NO₂, es segueixen superant els nivells legalment establerts i els de referència de l'OMS per al contaminant NO₂. Cal tenir en compte que l'impacte de l'exposició crònica a l'excés de contaminació ha suposat com a mínim 350 morts prematures a la conurbació de Barcelona.

Atès també que el trànsit rodat és el màxim contribuïdor als nivells de NO₂ registrats per les diferents estacions de la XVPCA i l'elevada correlació entre la contaminació i el trànsit rodat, s'evidencia que cal establir un horari permanent de restricció del trànsit, independentment que s'hagin declarat o no episodis de contaminació per NO₂.



Contribució de fonts als nivells d'immissió de NO₂ registrats per la XVPCA a la ciutat de Barcelona

D'altra banda, l'horari d'aplicació de les mesures de restricció de trànsit dins la ZBE s'ha establert de dilluns a divendres laborables, de 7:00h a 20:00h, coincidint amb els períodes de més volum de trànsit i, per tant, de més emissió de contaminants. L'estratègia, doncs, es basa en restringir la circulació en els períodes de més activitat i més vehicles. L'alteració de l'horari de restricció al trànsit els dimarts, un cop acabat el mercat d'encants, no permetria assolir la finalitat de l'Ordenança ja que és precisament quan es concentra una intensitat de trànsit superior que, conseqüentment, s'obtenen dels nivells de contaminació més elevats.

c) NO S'ACCEPTA l'al·legació de l'esmena 7 ja que, segons el redactat de l'article 11, poden obtenir autorització per accedir a la ZBE a què es refereix l'article 3.1 els vehicles més contaminants, ja definits a l'article 4.1 c) de l'Ordenança. A més, d'acord amb el que estableix el Reglament del Registre Metropolità de Vehicles Estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions, únicament els titulars dels vehicles contaminants podran sol·licitar les 10 autoritzacions diàries.

d) NO S'ACCEPTA l'al·legació de l'esmena 10 en relació amb l'aplicació dels ingressos produïts per a la recaptació de les sancions regulades per aquesta Ordenança, ja que l'actual article 15.6 ja estableix que els ingressos obtinguts per les sancions establertes en la present Ordenança es destinen a finançar actuacions orientades a impulsar la mobilitat sostenible.

e) NO S'ACCEPTA l'al·legació de l'esmena 11 en relació a l'ampliació de la moratòria o a la incorporació en aquesta d'altres categories de vehicles, val

a dir la realitat del sector dels vehicles a motor i la possibilitat de poder trobar en el mercat alternatives viables menys contaminants que donin resposta a les necessitats no és igual en les diferents categories de vehicle. Així ens ho demostra l'estudi del RACC d'alternatives "*Anàlisi dels models de propulsió alternatives disponibles al mercat per furgonetes, camions i autocars*". No obstant, el que en tot cas determina l'estudi, i sabem, és que el mercat planteja ofertes encara que no siguin totalment ECOs.

És per aquest motiu que s'ha plantejat per les categories N, M2 i M3 facilitar 1 any de moratòria a aplicar les restriccions de la ZBE. A més, durant aquest any es planteja com a viable, sobretot per vehicles pesants, poder homologar algun sistema de filtres amb catalitzadors que permetrien adaptar el vehicle i que aquesta adaptació sigui reconeguda per la DGT.

Allargar aquesta moratòria més anys no ajuda a donar realment la senyal inequívoca que els vehicles més contaminants no poden circular per les ciutats, i que cal aconseguir adaptar el sector del transport de mercaderies i del transport col·lectiu a solucions tecnològiques més ecològiques. La situació de la qualitat de l'aire que respirem i d'emergència climàtica que vivim no permet diferir més la presa de decisions.

Dit això, de la mateixa manera que es treballa per aconseguir homologar equips d'adaptació, també es treballa per aconseguir ajuts a la inversió per a l'actualització dels vehicles afectats, així com impulsar i col·laborar en crear la infraestructura necessària per tal que els vehicles amb combustibles alternatius puguin accedir a la seva recàrrega sense dificultats.

f) S'ACCEPTA l'al·legació en relació de l'esmena 11 sobre el fet que el Projecte d'ordenança restringeix l'accés a un tipus de vehicles que acostumen a ser propietat de la gent amb menys recursos i, en conseqüència, afavoreix a la gent amb més ingressos, cal assenyalar que la gent sense recursos es veu afectada per la contaminació per igual, però, a la vegada, la part de la població amb menys recursos és, a la vegada, la que menys vehicles té i, per tant, la principal beneficiada de la lluita contra la contaminació.

Es contempla l'impuls de mesures paral·leles per pal·liar els seus efectes, competència no només de l'Ajuntament sinó d'altres administracions, tals com l'impuls de la T-Verda pel desballestament del vehicle, reforç del transport públic, bonificacions tributaries a les empreses que adoptin mitjans de transport col·lectiu pels seus treballadors, etc.

No obstant l'anterior, ateses les al·legacions formulades a l'efecte de considerar la gran dificultat que algunes persones físiques tenen per canviar el vehicle que necessiten per executar la seva activitat professional, es modifica la disposició transitòria primera afegint una moratòria d'1 any que contempla aquest supòsit.

En relació amb aquesta disposició transitòria primera, s'agafa com a referència l'indicador públic de la renda d'efectes múltiples (IPREM) d'acord amb el RDL 3/2004, de 25 de juny, per la regulació del salari mínim professional i per l'increment de la seva quantia. Així mateix, és l'índex que utilitza l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) per a aquelles persones que es poden acollir a les bonificacions establertes a la citada disposició.

g) NO S'ACCEPTEN les al·legacions restants.

L'article 2 del Projecte d'ordenança regula el seu objecte i la seva finalitat. D'acord amb aquest precepte, l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, en el marc de les seves competències i en l'àmbit del seu municipi, estableix els criteris per reduir la circulació en la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'àmbit Rondes de Barcelona, amb l'objectiu de reduir, al seu torn, les emissions a l'atmosfera procedents del trànsit rodat.

Tal i com s'exposa a l'apartat 2 del referit article, la finalitat d'aquesta Ordenança és, entre d'altres, la d'acomplir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts. És a dir, la funció i objecte de la norma és la d'establir aquelles mesures amb la voluntat d'assolir aquest fi concret. Ara bé, l'acompliment dels valors límits de qualitat de l'aire legalment establerts no depèn exclusivament de l'efecte de les emissions del trànsit rodat en la ZBE, tot i que aquesta no deixa de ser la seva finalitat: la de contribuir-hi el màxim possible perquè sigui una realitat i adoptar els mecanismes per mantenir els objectius una volta assolits.

Cal destacar l'Informe dels resultats del Balanç d'Emissions i la Modelització de la qualitat de l'aire de la ZBE de Barcelona i municipis propers, elaborat per l'AMB, on es desenvolupa un estudi valorant els efectes tant en emissions com en immissions mitjançant la modelització de la qualitat de l'aire. Així, s'ha pogut avaluar l'impacte per els escenaris ZBE 2020 amb moratòria i ZBE 2020 sense moratòria, i des de l'any base de referència 2017. Es suposa una disminució de la mobilitat al 2020 per Barcelona del 2,8% respecte 2017. Per la resta de municipis les reduccions oscil·len entre el 0,2% i 3,8%.

Es determina que en horari ZBE (de 7.00 a 20.00 hores) sense moratòria només circularan vehicles amb etiqueta o amb permís especial, en canvi la resta d'hores i caps de setmana o festius circularà un 80% de vehicles amb etiqueta/permís i un 20% sense etiqueta (i un 84% i 16% respectivament amb moratòria). Aquesta distribució surt de mesures de vehicles efectuades a diversos municipis de l'AMB al 2019.

Això implica que anualment (i considerant caps de setmana i festius), la circulació total de vehicles amb i sense etiqueta es distribueix respectivament en un 94,5% i 5,5% per l'escenari 2020 ZBE amb moratòria, i un 93,3% i 6,7% per l'escenari 2020 ZBE sense moratòria.

Pel que fa al control i seguiment de la contaminació, a banda del seguiment que es pugui fer per part de l'AMB i de la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs durant el mes de desembre de 2018 i gener de 2019 va disposar de la unitat mòbil de mesurament de la contaminació atmosfèrica que mesurava NO₂, O₃ i PM₁₀. D'altra banda, per tal de fer un seguiment dels NO₂, durant el mes d'octubre de 2019 es van col·locar un total de 20 captadors passius de NO₂ distribuïts per tot el municipi. Al 2020 es tornaran a col·locar per fer-ne el seguiment.

L'article 5 de l'Ordenança preveu que l'aplicació de la mateixa es realitzarà en coordinació amb l'AMB, l'Administració General de l'Estat i l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

La Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) està adscrita administrativament al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, monitoritzant l'estat de la qualitat de l'aire, de forma continua, en múltiples punts de la geografia catalana.

La informació de la XVPCA està disponible a la web del Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

Segons l'article 13, correspon a l'Ajuntament analitzar els resultats produïts per l'aplicació de la mesura de restricció i el seu efecte en la qualitat de l'aire i en altres aspectes de la ciutat. Aquest anàlisi es farà conjuntament amb els altres municipis de l'ZBE i la Generalitat de Catalunya.

Per reduir els nivells de contaminació atmosfèrica local, s'ha d'actuar sobre els focus emissors de les zones afectades que amb caràcter general i arreu del món coincideixen amb aglomeracions urbanes econòmicament dinàmiques. Pel que fa als grans emissors, com poden ser determinades indústries, hi ha mesures al respecte incloses en el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric que, juntament amb la regulació d'aquestes indústries, són competència de la Generalitat de Catalunya.

A més aquest Pla d'actuació té com a objectiu assolir els nivells de qualitat de l'aire per a les partícules de diàmetre inferior a 10 micres (PM₁₀) i el diòxid de nitrogen (NO₂) als nivells que determina la legislació europea.

5) ASSOCIACIÓ PER A LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

Contingut de les al·legacions

Es planteja que 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.

Es considera que els objectius de l'Ordenança han de ser compatibles amb un futur peatge urbà a Barcelona i ser una etapa de transició. Es remarca la

conveniència d'una major implicació i contundència en les actuacions, per tal d'assegurar-ne els objectius i es considera que, per maximitzar els beneficis obtinguts amb la implementació de la ZBE, cal estrènyer les restriccions previstes. En aquest sentit, es demana aplicar canvis en el redactat del Projecte d'ordenança per tal d'ampliar progressivament i en funció dels resultats ambientals observats els àmbits afectats i els vehicles considerats més contaminants.

Es demana la justificació sobre la Disposició transitòria ja que no considerar aquests vehicles pot implicar no assolir els objectius socioambientals fixats pel Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 de l'AMB i es planteja l'específica creació d'una Oficina de gestió de les ZBE que resolgui dubtes i informi de les alternatives planificades a l'ús del cotxe.

Tractament de les al·legacions

a) NO S'ACCEPTEN les al·legacions.

L'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, juntament amb la resta d'administracions competents i implicades en la millora de la qualitat de l'aire, van subscriure, en el marc de la celebració de la segona Cimera de la qualitat de l'aire a la conurbació de Barcelona, el ferm compromís d'impulsar, de manera decidida, les mesures que siguin necessàries per millorar la qualitat de l'aire a la ciutat.

Es planteja desenvolupar un conjunt de mesures per fer front a aquesta contaminació. Som molt conscients que amb una mesura no tindrem resolt el problema de la contaminació de la ciutat, que caldran sumar diferents mesures i que algunes d'aquestes mesures implicaran canvi d'hàbits i esforços individuals i, per tant, ens cal una aposta conjunta del govern i la ciutadania, així com la implicació i complicitat de les administracions supramunicipals, autonòmiques i estatals.

En aquest sentit, la implementació de la ZBE àmbit Rondes de Barcelona persegueix assolir els objectius establerts al Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire i que transposa la Directiva 2008/50/CE, així com apropar-nos el més possible a les recomanacions de l'OMS.

Respecte a la instauració de la Zona de Baixes Emissions de l'àmbit Rondes de Barcelona de forma flexible i progressiva, aquesta és una de les 58 accions incloses dins de la mesura de govern "Programa de mesures contra la contaminació atmosfèrica", de novembre de 2016, que ja s'ha previst implantar de manera progressiva, amb l'objectiu de facilitar l'adaptació de ciutadans i empreses a la nova normativa. Prova d'això és que la ZBE ja es va posar en funcionament l'1 de desembre de 2017, només en cas de declaració, per part de la Generalitat de Catalunya, d'episodi ambiental de contaminació i finalitzava amb la seva desactivació.

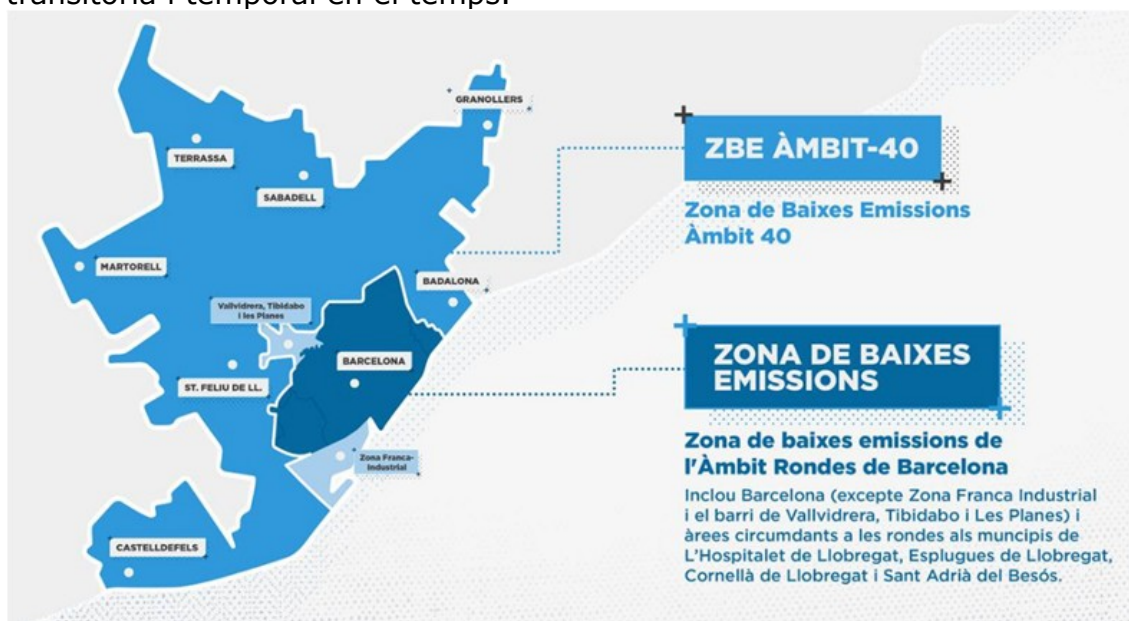
Així mateix, la dita mesura episòdica inicialment només afectava a una determinada tipologia de vehicle, i s'ha anat ampliant el parc de vehicles

afectat fins arribar a cobrir totes les tipologies de vehicle que han estat etiquetades per part de la DGT.

A més a més, des de finals de l'any 2017 s'ha estat explicant per diversos sistemes que l'1 de gener del 2020 es posava en marxa la Zona de Baixes Emissions.

La posada en marxa de l'Ordenança es realitza de forma gradual, atès que el mercat no planteja una gran varietat de vehicles que siguin totalment ECOs i, és per aquest motiu, que s'ha plantejat per a les categories N, M2 i M3 facilitar 1 any de moratòria per aplicar les restriccions de la ZBE.

També és important observar el calendari previst d'actuacions en vers l'ampliació de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona, on destaca que, a partir de l'1 de gener de 2025, aquesta mesura s'estendrà pels municipis que formen part de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), per a totes les tipologies de vehicles a motor més contaminants. Conseqüentment, l'establiment de les zones i vies excloses no deixa de ser una qüestió transitòria i temporal en el temps.



Font: Ajuntament de Barcelona

Cal destacar l'Informe dels resultats del Balanç d'Emissions i la Modelització de la qualitat de l'aire de la ZBE de Barcelona i municipis propers, elaborat per l'AMB, on es desenvolupa un estudi valorant els efectes tant en emissions com en immissions mitjançant la modelització de la qualitat de l'aire. Així, s'ha pogut avaluar l'impacte per els escenaris ZBE 2020 amb moratòria i ZBE 2020 sense moratòria, i des de l'any base de referència 2017. Es suposa una disminució de la mobilitat al 2020 per Barcelona del 2,8% respecte 2017. Per la resta de municipis les reduccions oscil·len entre el 0,2% i 3,8%.

Es determina que en horari ZBE (de 7.00 a 20.00 hores) sense moratòria només circularan vehicles amb etiqueta o amb permís especial, en canvi la resta d'hores i caps de setmana o festius circularà un 80% de vehicles amb etiqueta/permís i un 20% sense etiqueta (i un 84% i 16% respectivament amb moratòria). Aquesta distribució surt de mesures de vehicles efectuades a diversos municipis de l'AMB al 2019.

Això implica que anualment (i considerant caps de setmana i festius), la circulació total de vehicles amb i sense etiqueta es distribueix respectivament en un 94,5% i 5,5% per l'escenari 2020 ZBE amb moratòria, i un 93,3% i 6,7% per l'escenari 2020 ZBE sense moratòria.

6) GREMI DE TALLERS DE REPARACIÓ D'AUTOMÒBILS DE LA PROVINCIA DE BARCELONA

Contingut de les al·legacions

Es planteja la manca de previsió de mesures flexibles i progressives i la restricció de circulació als automòbils de forma indiscriminada. així com la manca d'anàlisis d'impacte sobre l'activitat econòmica dels tallers de reparació i manteniment d'automòbils proposant l'exempció per a l'exercici de la prestació del servei als tallers de manteniment i reparació del municipi, aplicable a altres activitats com el servei de grues i transport no pesat de mercaderies.

Es demana una regulació diferenciada per als vehicles de la categoria L i la seva exempció transitòria.

També s'adverteix l'insuficient del règim transitori d'un any per a les categories N1, N2, N3, M2 i M3 i que el sistema sancionador i de gestió és més oneros que l'existent respecte als Estats europeus del nostre entorn (taxa Registre AMB i quanties de les sancions) i es sol·licita la seva reducció.

Tractament de les al·legacions

a) S'ACCEPTA l'al·legació en relació a les grues d'arrossegament.

Aquesta relació de vehicles presten un tipus de serveis singulars per al qual els cal un accés esporàdic dins de la ZBE. Aquests vehicles per les seves característiques tenen uns costos superiors a la resta de vehicles i un període d'amortitzacions més llarg. Per tant, s'inclou una nova taula a l'article 4 on es relacionen els vehicles que presten serveis singulars que poden gaudir d'una exempció d'accés a la ZBE, de conformitat amb l'Annex II del Reglament General de Vehicles (RGV) i amb el Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions.

b) NO S'ACCEPTA l'al·legació d'exempcionar als tallers de manteniment i reparació de vehicles que circulin amb vehicles subjectes a la prova dinàmica (per diagnòstic o comprovació), d'una ordre d'encàrrec autoritzada per l'usuari de l'automòbil i establir una quota addicional d'invitacions que

pugui ser tramitada directament pels tallers de reparació dels vehicles sense necessitat que cada usuari tramiti l'alta prèvia i sol·liciti l'autorització del dia anterior ja que, d'acord amb el que estableix el Reglament del Registre Metropolità de Vehicles Estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les ZBE, únicament els titulars dels vehicles contaminants podran sol·licitar les 10 autoritzacions diàries que es consideren són suficients per necessitats concretes i per tal de realitzar els tràmits que ells considerin adients: visitar el taller mecànic, passar la ITV, etc.

c) NO S'ACCEPTEN les al·legacions en relació a l'ampliació de la moratòria o a la incorporació en aquesta d'altres categories de vehicles, ja la realitat del sector dels vehicles a motor i la possibilitat de poder trobar en el mercat alternatives viables menys contaminants que donin resposta a les necessitats no és igual en les diferents categories de vehicle. Així ens ho demostra l'estudi del RACC d'alternatives "*Anàlisi dels models de propulsió alternatives disponibles al mercat per furgonetes, camions i autocars*". No obstant, el que en tot cas determina l'estudi, i sabem, és que el mercat planteja ofertes encara que no siguin totalment ECOs.

És per aquest motiu que s'ha plantejat per les categories N, M2 i M3 facilitar 1 any de moratòria a aplicar les restriccions de la ZBE. A més, durant aquest any es planteja com a viable, sobretot per vehicles pesants, poder homologar algun sistema de filtres amb catalitzadors que permetrien adaptar el vehicle i que aquesta adaptació sigui reconeguda per la DGT.

Allargar aquesta moratòria més anys no ajuda a donar realment la senyal inequívoca que els vehicles més contaminants no poden circular per les ciutats, i que cal aconseguir adaptar el sector del transport de mercaderies i del transport col·lectiu a solucions tecnològiques més ecològiques. La situació de la qualitat de l'aire que respirem i d'emergència climàtica que vivim no permet diferir més la presa de decisions.

Dit això, de la mateixa manera que es treballa per aconseguir homologar equips d'adaptació, també es treballa per aconseguir ajuts a la inversió per a l'actualització dels vehicles afectats, així com impulsar i col·laborar en crear la infraestructura necessària per tal que els vehicles amb combustibles alternatius puguin accedir a la seva recàrrega sense dificultats.

d) NO S'ACCEPTA l'al·legació en relació a la reducció de les sancions. El règim d'infraccions i sancions de l'Ordenança ja que no infringeix el principi de proporcionalitat, ans al contrari, l'aplicació estricta d'aquest principi fonamental del règim sancionador és el que comporta la qualificació en lleus, greus i molt greus tenint en compte el dany produït al bé jurídic protegit que és diferent segons els tipus de vehicle.

S'han adoptat les sancions establertes a l'article 80.1 del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei

sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària i els cinc municipis metropolitans, és a saber: Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat i Sant Adrià de Besòs, han equiparat les sancions a l'efecte de coordinar la seva implementació a tota l'àrea d'afectació.

e) NO S'ACCEPTEN les al·legacions restants.

És cert que aquesta ordenança pot limitar determinats drets i llibertats en tant que restringeix la circulació dels vehicles més contaminants, de conformitat amb la normativa autonòmica i estatal vigent. Ara bé, es tracta d'una norma dirigida a tota la població, que no és arbitrària ni desproporcionada, en quant té com a únic objectiu preservar la qualitat de l'aire i la salut pública de la ciutadania: ambdós, béns jurídicament protegits, constitucionalment reconeguts i comunitàriament regulats i que actualment es consideren prevalents.

Cal aprofundir en dos aspectes: en primer lloc, el principi de proporcionalitat invocat tot considerant el seu incompliment perquè, segons l'al·legació, el projecte fa la distinció entre vehicles "aptes" i "no aptes" i aquesta no s'ajusta a la realitat. Aquesta distinció, si és que es pot anomenar així, no la fa l'Ajuntament sinó que ve donada pels òrgans comunitaris i estatals competents i que aquest Consistori aplica d'acord amb el principi de legalitat. En segon lloc, la pretesa transgressió del principi d'equitat no s'accepta, per la senzilla raó que els vehicles de la mateixa categoria i etiqueta es tracten d'igual forma, excepte que restin subjectes a algun tipus d'exempció o autorització per part de l'Ordenança, d'acord amb els criteris d'homologació establerts a nivell europeu i la normativa d'aplicació específica.

Segons les dades i les anàlisis de la vigilància i els controls oficials, s'estan superant sistemàticament els valors límits en mitjana anual del contaminant NO2 en les estacions de trànsit de la ciutat de Barcelona i en alguna de fons. Existeix té un problema de mitjanes i no de puntes de contaminació. Aquest fet fa que no tinguem gaires episodis de contaminació i sí tinguem una ciutat contaminada de forma sistemàtica.

Es planteja desenvolupar un conjunt de mesures per fer front a aquesta contaminació. Som molt conscients que amb una mesura no tindrem resolt el problema de la contaminació de la ciutat, que caldran sumar diferents mesures i que algunes d'aquestes mesures implicaran canvi d'hàbits i esforços individuals i, per tant, ens cal una aposta conjunta del govern i la ciutadania, així com la implicació i complicitat de les administracions supramunicipals, autonòmiques i estatals.

Donat que el trànsit és el principal causant de les immissions a la ciutat, ens cal desenvolupar mesures que redueixin la mobilitat de la ciutat i que els vehicles que circulin siguin més nets. Una mesura ja implantada en moltes

ciutats europees amb problemàtiques semblants ha estat la creació de les Zones de Baixes Emissions (ZBE).

La Zones de Baixa Emissions (ZBE) és la limitació d'un àmbit geogràfic en el què s'apliquen restriccions a la circulació als vehicles més contaminants, els que generen més emissions. La ZBE es basa en el fet que els vehicles matriculats en la Unió Europea aconsegueixen uns criteris d'homologació d'emissions (normes Euro – Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5, Euro 6) que cada cop estan essent més estrictes. Consisteix en prohibir la circulació als vehicles més contaminats, es a dir, els vehicles amb Euro més baix, d'aquesta manera, els vehicles que circulin emetran menys gasos contaminants i s'aconseguirà un aire més net a la ciutat.

Les normes Euro són un conjunt de requeriments, cada cop més restrictius, que regulen els límits acceptables per a les emissions de gasos de combustió interna dels vehicles que es venen als Estats Membres de la Unió Europea. Tot i l'escàndol del *Dieseldgate*, el que sí es pot afirmar és que un vehicle amb Euro alt contamina menys que un vehicle amb Euro baix, tot i que hi ha evidències que en el cas dels vehicles dièsel la millora significativa no es produeix fins als Euro 6.

A l'Estat Espanyol, s'ha desenvolupat un sistema de distintius ambientals basats en les normes Euro, etiquetes ambientals de la DGT. Aquestes etiquetes determinen el grau de contaminació del vehicle basant-se en les emissions de gasos de combustió, o sigui en funció de l'Euro que li correspon.

Actualment en la ITV el que es comprova és que les emissions de cada vehicle s'ajusten als límits que el vehicle tenia a la sortida de fàbrica, no quant emet el vehicle circulant. Per tant, avui per avui, la ITV el que assegura és que el vehicle està en condicions de manteniment operatiu correctes i, per això, cal que el vehicle hagi passat aquesta inspecció per tal de poder circular. Una altra cosa, és l'Impost de Vehicles de Tracció Mecànica. Aquest Impost grava sobre la propietat del vehicle, no grava per poder circular amb aquest vehicle i, per tant, si tenim un vehicle en propietat cal pagar aquest impost.

D'altra banda, l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs no té competències en fer que la ITV canviï la seva orientació i permeti ser un instrument per classificar el parc en funció del seu efecte contaminant. En efecte, l'àmbit competencial de regulació de la inspecció tècnica de vehicles, com estableix la disposició final cinquena del Reial Decret 920/2017 correspon a l'Estat Espanyol, ja que està dictat d'acord a l'establert en l'apartat 21 de l'article 149.1 de la Constitució Espanyola, atribuint a l'Estat la competència exclusiva en matèria de tràfic i circulació de vehicles a motor (a excepció dels articles 14 a 17 i 19, i 21 a 25 pel que fa al desenvolupament de la Llei 21/1992, de 16 de juliol, d'Indústria).

En relació a l'esmentat anteriorment i, en cas que sorgís un nou mètode vàlid per tal de classificar el parc de vehicles, l'Ajuntament analitzarà i valorarà un possible canvi de sistema de classificació del parc.

Aquesta mesura de la ZBE, de restringir la circulació als vehicles més contaminants, té evidències suficients que, ben plantejada, la ZBE ajuda a millorar la qualitat de l'aire de les ciutats i contribueix a aconseguir acomplir els objectius de qualitat de l'aire en l'àmbit urbà. Tot, sense deixar d'incidir en aconseguir que les grans infraestructures, s'impliquin i activin mesures per reduir la contaminació que generen: ja sigui en l'àmbit de les activitats en terra com en l'àmbit de les activitats en mar i aire.

Cal també fer referència a que entenen la problemàtica específica de salut d'algunes persones concretes s'han establert exempcions i autoritzacions a la circulació de vehicles que traslladin a persones amb mobilitat reduïda, persones amb tractaments mèdics periòdics i persones amb malalties que els condicionen l'ús del transport públic.

Els criteris que s'han utilitzat per determinar quines àrees del terme municipal, i de la resta de municipis afectats per la ZBE estan incloses a la mesura es basen en:

- La intensitat mitjana diària de trànsit (IMD).
- El número de residents en aquella àrea.

Una modificació de l'àmbit d'actuació deixaria fora de l'àmbit ZBE zones del terme municipal on hi ha un volum de trànsit elevat (IMD elevada), zones densament habitades i on, conseqüentment i segons les dades es registren superacions dels valors límit de qualitat de l'aire que estableix el Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire i que transposa la Directiva 2008/50/CE, així com els valors establerts a les recomanacions de l'Organització Mundial de la Salut (OMS).

En aquest cas, per establir l'àmbit d'aplicació de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona es van aplicar criteris en funció de la contaminació de l'aire i en funció de la població exposada a aquesta contaminació. Concretament, la ZBE engloba una àrea geogràfica de 95 km², que incorpora tot el territori que delimiten les Rondes de Barcelona, abastant quasi tota la ciutat de Barcelona, i parts importants del territori de Sant Adrià de Besòs, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, i l'Hospitalet de Llobregat.

Diferents estudis de seguiment del funcionament de les ZBE existents, han manifestant que aquestes mesures són efectives, sempre que es tracti de projectes ambiciosos que englobin àrees amples dintre de ciutats o, fins i tot, millor ciutats senceres. Per tant, reduir l'àmbit geogràfic no aportaria eficàcia a la mesura.

D'altra banda, el plantejament de deixar exclosa de la ZBE les rondes es planteja com una solució que permeti poder travessar la ciutat sense

entrar-hi, mantenint una via de comunicació entre diferents punts geogràfics del territori. El fet que actualment el trànsit a les rondes pugui incrementar els nivells de contaminació i, per tant, incrementar l'exposició de la població que les circumval·la, s'està treballant amb el plantejament de poder cobrir una part molt importat de la Ronda on hi ha població exposada.

Convé destacar en primer lloc que la reducció de la contaminació ambiental, la preservació i millora de la qualitat de l'aire i de la salut pública reverteixen en el benestar de tota la ciutadania, independentment del seu nivell de renda. Conseqüentment, amb l'aprovació d'aquesta Ordenança es pretén implementar mesures que incideixen directament en tota la ciutadania, donat que tota ella és destinatària dels beneficis que es pretenen aconseguir a través d'aquesta normativa.

Altrament, la present Ordenança estableix una limitació horària de circulació per determinats vehicles però no restringeix de manera total i permanent la utilització del vehicle.

De les mesures contemplades per tal de reduir la contaminació ambiental, es considera que la que es pretén implementar amb aquesta Ordenança és la que té menys incidència en factors com el nivell de renda de la ciutadania.

En primer lloc, cal assenyalar que la gent sense recursos es veu afectada per la contaminació igual que la que en té més, però, a la vegada, és la part de la població que menys vehicles té i, per tant, la principal beneficiada de la lluita contra la contaminació.

Es contempla l'impuls de mesures paral·leles per pal·liar els seus efectes, competència no només de l'Ajuntament sinó d'altres administracions, tals com l'impuls de la T-Verda pel desballestament del vehicle, reforç del transport públic, bonificacions tributàries a les empreses que adoptin mitjans de transport col·lectiu pels seus treballadors, etc.

Respecte a la instauració de la Zona de Baixes Emissions de l'àmbit Rondes de Barcelona de forma flexible i progressiva, aquesta és una de les 58 accions incloses dins de la mesura de govern "Programa de mesures contra la contaminació atmosfèrica", de novembre de 2016, que ja s'ha previst implantar de manera progressiva, amb l'objectiu de facilitar l'adaptació de ciutadans i empreses a la nova normativa. Prova d'això és que la ZBE ja es va posar en funcionament l'1 de desembre de 2017, només en cas de declaració, per part de la Generalitat de Catalunya, d'episodi ambiental de contaminació i finalitzava amb la seva desactivació.

Així mateix, la dita mesura episòdica inicialment només afectava a una determinada tipologia de vehicle, i s'ha anat ampliant el parc de vehicles afectat fins arribar a cobrir totes les tipologies de vehicle que han estat etiquetades per part de la DGT.

A més a més, des de finals de l'any 2017 s'ha estat explicant per diversos sistemes que l'1 de gener del 2020 es posava en marxa la Zona de Baixes Emissions.

D'altra banda, la posada en marxa de l'Ordenança també es realitza de forma gradual, atès que estableix:

- Una moratòria d'1 any.
- Exempcions. Estan exempts els vehicles de serveis, els vehicles dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda i els vehicles destinats al transport de persones amb malalties que els condicionen l'ús del transport públic. Per tant, els titulars d'aquests vehicles en podran fer ús fins a la fi de la seva vida útil o fins que decideixin canviar-lo per un altre que disposi d'etiqueta.
- Autoritzacions temporals d'accés. L'Ordenança preveu una dispensa de 10 dies l'any per a tots els vehicles que no disposin d'etiqueta ambiental, vehicles que presten serveis singulars i d'altres.
- L'horari s'estableix de 7:00h a 20:00h només els laborables de dilluns a divendres.

Respecte al distintiu ambiental es defineix segons l'annex II del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre, en la redacció donada per l'Ordre PCI/810/2018, de 27 de juliol, per la qual es modifiquen els seus annexos II, XI i XVIII.

Aquest sistema de classificació del parc de vehicles a través dels diferents distintius ambientals s'ha dut a terme per la Direcció General de Trànsit (DGT), a nivell estatal. D'altra banda, és important remarcar que la classificació mitjançant distintius ambientals s'ha creat en funció de l'impacte ambiental dels vehicles, no en funció de l'any de matriculació.

En coherència, l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs s'adhereix a aquest mateix sistema per tal de classificar el parc de vehicles circulant per la ciutat de Barcelona. D'aquesta manera, el sistema de classificació, unitari a tot l'Estat espanyol i definit per determinar el comportament ambiental dels vehicles, esdevé un sistema general que no permet interpretacions personalitzades.

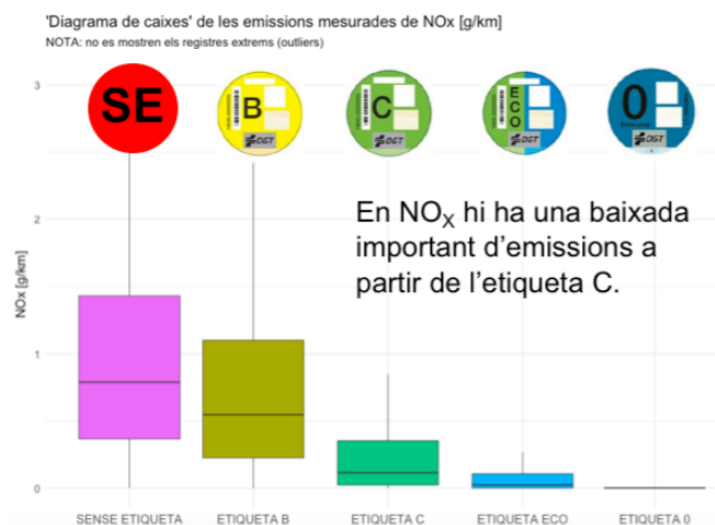


Diagrama de caixes de les emissions mesurades de NO_x en funció del distintiu ambiental.

Font: Caracterització dels vehicles i les seves emissions a l'àrea metropolitana de Barcelona – 2017 - Aj. Barcelona, AMB i RACC

Si s'observa el diagrama anterior, provinent de l'estudi "*Caracterització dels vehicles i les seves emissions a l'àrea metropolitana de Barcelona*", elaborat conjuntament l'any 2017 per l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i el RACC, es posa de manifest que, malgrat l'efecte d'escàndols com el *dieselgate*, els vehicles sense etiqueta són els que en conjunt tenen un efecte contaminant més elevat, seguit dels de l'etiqueta B.

Cal tenir en compte el fet que la implementació de la ZBE àmbit Rondes de Barcelona busca provocar un canvi modal cap a formes de transport més sostenible, on el transport privat deixi de ser l'eix vertebrador dels desplaçament, especialment a escala interurbana. Es busca reduir el nombre de vehicles que entren, surten i circulen per la ciutat, al mateix temps que els que segueixin circulant ho facin contaminant el menys possible. L'ordenança no incideix en l'estat tècnic del vehicle, ni prohibeix la circulació per la via pública de manera permanent, sinó que estableix una restricció als vehicles més contaminants en una zona i en una franja horària determinada amb un règim de dispenses i exempcions regulat en l'Ordenança.

Per finalitzar, i tal com estableix l'estudi del RACC "*Alternatives disponibles al mercat per a furgonetes, camions i autocars*", de juliol de 2019, referent als possibles procediments establerts per tal d'obtenir el distintiu ambiental, aquests es caracteritzen per ser processos complexos i de cost elevat. Actualment, els vehicles als quals se'ls ha aplicat un canvi de caràcter mecànic (*retrofit*), no permeten obtenir de forma directa el distintiu ambiental. Per tal de fer-ho, la DGT estableix els seus propis protocols i procediments de certificació i control, als que cal sotmetre's.

Els sistemes de reducció d'emissions, o sistemes *retrofit*, són solucions tecnològiques que manipulen els motors dels vehicles per tal de reduir l'alliberament de gasos contaminants procedents de la combustió. Aquests sistemes actuen, principalment, en la reducció de les emissions d'òxids de nitrogen.

Tots els sistemes *retrofit* presenten avantatges i inconvenients perquè es veuen influenciats per diversos elements, com les característiques del combustible, l'estil i tipus de conducció (principalment si és urbana o no), les condicions de manteniment del vehicle, i la temperatura ambient.

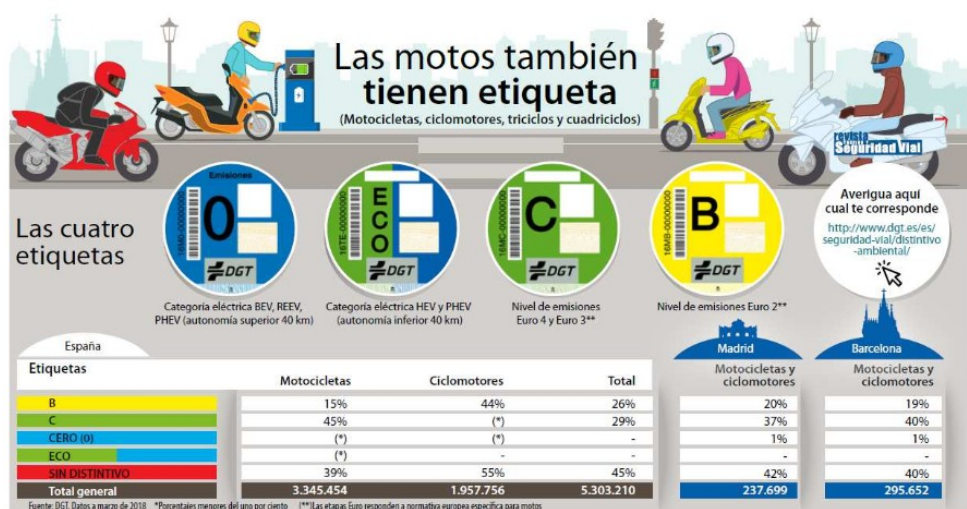
L'Ajuntament de Barcelona va encomanar al RACC l'estudi "*Alternatives disponibles al mercat per a furgonetes, camions i autocars*", de juliol de 2019, on es fa una anàlisi exhaustiva dels sistemes *retrofit* i de la seva aplicabilitat i viabilitat a les tipologies de vehicles esmentats, així com també a turismes.

D'aquest estudi se'n destaquen les següents conclusions:

1. Els sistemes *retrofit* s'han demostrat eficaços en la reducció de diòxid de nitrogen, però poden comportar un increment de les emissions de CO₂ per ineficiències en la combustió del carburant o per la necessitat de generar calor addicional. L'increment en el consum de carburant pot comportar també un augment de la despesa econòmica.
2. Malgrat obtenir una certificació de la reducció d'emissions, la instal·lació d'un sistema *retrofit* no comporta l'adquisició d'una etiqueta ambiental. Els processos d'homologació en disparen els costos i es seguirien veient afectats per les restriccions basades en l'etiqueta. A més, l'Ajuntament de Barcelona no és l'autoritat competent al respecte: cal la implicació d'altres administracions per dur-ho a terme.
3. Els sistemes *retrofit* es presentarien com una alternativa viable especialment per a usuaris de vehicles de gran tonatge com els camions, degut a que tenen un cost molt més baix que el vehicle nou.

Atès tot l'anterior, i donat que actualment els *retrofit* no permeten obtenir un distintiu ambiental de la DGT de forma directa, no és possible incorporar-ho al text de l'Ordenança. De tota manera, s'està plantejant a les entitats competents, com a mesura complementària a l'establerta en la disposició transitòria primera del text de l'Ordenança, la incorporació de filtres catalítics a les tipologies de vehicles on sigui tècnicament i econòmicament viable, i que la DGT ho accepti com a solució i faciliti el pertinent distintiu ambiental.

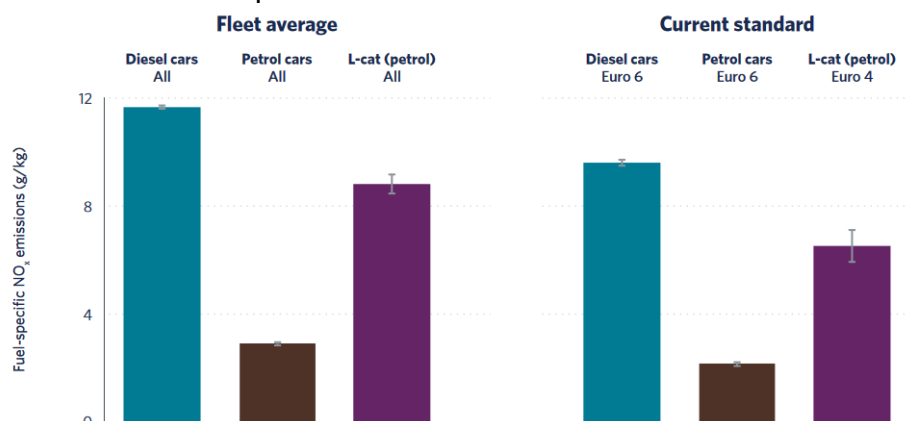
Pel que fa als ciclomotors i motocicletes, per tal d'avaluar la viabilitat d'atorgar un tractament diferenciat als vehicles de la categoria L, cal observar les dades facilitades per la mateixa Direcció General de Trànsit (DGT), referents a l'any 2018 i desagregades per la ciutat de Barcelona:



Font: DGT. Dades de març de 2018

D'aquestes dades se'n deriva que hi ha censats un 40% de motocicletes i ciclomotors sense distintiu ambiental de la DGT. A més, cal tenir en compte que hi ha registrats a la ciutat quasi 300.000 vehicles d'aquesta tipologia, esdevenint una part important del parc de vehicles circulant per Barcelona.

Pel que fa a les emissions d'aquesta tipologia de vehicles, l'estudi "Remote sensing of motor emissions in Paris", de setembre de 2019, i realitzat mitjançant el sistema EDAR, estableix que l'emissió mitjana de NO_x (en g/kg) de la flota analitzada de vehicles de la categoria L és més similar als turismes dièlsels que als de benzina:



Comparativa d'emissions de NO_x entre turismes i vehicles de la categoria L (motocicletes i ciclomotors).

Si, per contra, analitzem les dades d'emissions en g/km, segons les dades que es troben publicades en portals de referència com *TransportPolicy.net*, es pot concloure que, de mitjana, l'emissió d'un vehicle de la categoria L (Euro 2, etiqueta B) és inferior al d'un turisme dièsel però superior al d'un de benzina, ambdós també amb l'etiqueta B.

Així doncs, es posa de manifest que els vehicles de la categoria L esdevenen una part important del parc de vehicles circulant a la ciutat de Barcelona i, pel que fa a les emissions, es pot concloure que, en conjunt, tenen un efecte contaminant que es pot assimilar a altres tipologies de vehicles afectades per la mesura, com els turismes de benzina.

Finalment, i atenent a que l'establiment de la ZBE de l'àmbit Rondes de Barcelona té com a objectiu últim la reducció d'emissions provinents del trànsit per millorar la qualitat de l'aire de la ciutat, i que aquest objectiu només es pot aconseguir a partir de la disminució del nombre de vehicles que entren, surten i circulen per la ciutat, al mateix temps que els que segueixin circulant ho facin amb l'efecte contaminant més baix possible, fa que l'opció d'excloure els vehicles de la categoria L de la mesura no sigui possible.

7) ASSOCIACIÓ D'EMPRESARIS DE TRANSPORT DISCRECIONAL DE CATALUNYA (AUDICA)

Contingut de les al·legacions

Es considera que l'exercici de la potestat reglamentària per part de l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs vulnera els principis de bona regulació i que el transport col·lectiu hauria de tenir un tractament diferenciat del vehicle particular, sol·licitant que la moratòria, que es considera insuficient, no afecti als vehicles M2 i M3 (com a mínim) fins el 31-12-2022.

Tractament de les al·legacions

a) NO S'ACCEPTEN les al·legacions en relació als principis de bona regulació ja que la documentació que consta a l'expedient és suficient per justificar no només la existència d'aquesta proposta d'Ordenança, centrada en la salut pública, sinó també per veure que s'han contemplat les conseqüències de l'aplicació d'aquesta norma.

En aquest sentit, cal tenir en compte que la raó de ser de l'Ordenança és la protecció de la salut pública, de forma que no hi hagi una afectació radical de la mobilitat, almenys de les persones que necessiten d'un vehicle privat, sense que tinguin una altre alternativa, a curt termini i dintre de les competències de l'Ajuntament, evitant incórrer en arbitrarietat.

Es segueix, doncs, la doctrina establerta per la STC 66/1985, quan diu que el judici d'arbitrarietat no ha de relacionar-se necessàriament amb l'article 9.3 de la Constitució espanyola, sinó amb una constricció excessiva i innecessària dels drets individuals que la mateixa Constitució garanteix.

Igualment, la recent STC 118/2019 quan recorda que les prerrogatives dels poders públics s'han d'articular d'acord amb els instruments jurídics menys onerosos pels particulars, tal i com disposa l'article 4 de la Llei 40/2015, d'1

d'octubre, de règim jurídic del sector públic, tot tenint en compte que la protecció del medi ambient no és només un dret dels particulars sinó que també els suposa un deure, com ja s'ha dit en aquest mateix informe.

Totes aquestes qüestions estan prou justificades en en la documentació que consta a l'expedient del Projecte d'ordenança, sense que pugui al·legar-se que no s'han contemplat les conseqüències d'aquesta norma per a determinats sectors econòmics o per al mateix Ajuntament: la justificació d'una norma només demana que sigui raonable i, en aquest cas, la raonabilitat ve donada per la justificació dels mitjans utilitzats per a la defensa de la salut pública i la qualitat de l'aire que en ella es regula.

En quant a tenir en compte les afectacions a determinats sectors econòmics a la memòria econòmica d'aquesta normativa, informar que no és això el que es demana d'una memòria que justifiqui l'aplicació d'una normativa: no cal elaborar un estudi detallat de cada sector econòmic que, encara que fos llunyanament se sentís afectat per cada nova normativa que sigui aprovada; això significaria una paràlisi injustificada de l'activitat normativa d'una administració.

En aquest sentit, dir que pel sector econòmic que presenta al·legacions, la seva activitat es considera coberta pels dies d'accés amb permís que s'atorguen als vehicles amb prohibicions de circular a determinades hores, per la qual cosa no s'entén que estiguin afectats per la norma que es pretén aprovar, ni que s'afecti a la competència dintre del sector.

En qualsevol cas, podríem parlar de discrecionalitat de l'administració en atorgar un nombre de dies que es consideren suficients per a les gestions habituals a portar a terme amb els vehicles sotmesos a prohibicions de circular a determinades hores, donant preeminència a la reducció de la contaminació per sobre d'un increment de circulació que, més enllà d'aquests dies autoritzats, necessitaria d'una justificació, aquesta vegada sí, de la seva importància per sobre de la salut pública i la qualitat de l'aire com a béns jurídics protegits.

b) NO S'ACCEPTA l'al·legació en relació a l'ampliació de la moratòria o a la incorporació en aquesta d'altres categories de vehicles, val a dir la realitat del sector dels vehicles a motor i la possibilitat de poder trobar en el mercat alternatives viables menys contaminants que donin resposta a les necessitats no és igual en les diferents categories de vehicle. Així ens ho demostra l'estudi del RACC d'alternatives "*Anàlisi dels models de propulsió alternatives disponibles al mercat per furgonetes, camions i autocars*". No obstant, el que en tot cas determina l'estudi, i sabem, és que el mercat planteja ofertes encara que no siguin totalment ECOs.

És per aquest motiu que s'ha plantejat per les categories N, M2 i M3 facilitar 1 any de moratòria a aplicar les restriccions de la ZBE. A més durant aquest

any es planteja com a viable, sobretot per vehicles pesants, poder homologar algun sistema de filtres amb catalitzadors que permetrien adaptar el vehicle i que aquesta adaptació sigui reconeguda per la DGT.

Allargar aquesta moratòria més anys no ajuda a donar realment la senyal inequívoca que els vehicles més contaminants no poden circular per les ciutats, i que cal aconseguir adaptar el sector del transport de mercaderies i del transport col·lectiu a solucions tecnològiques més ecològiques. La situació de la qualitat de l'aire que respirem i d'emergència climàtica que vivim no permet diferir més la presa de decisions.

Dit això, de la mateixa manera que es treballa per aconseguir homologar equips d'adaptació, també es treballa per aconseguir ajuts a la inversió per a l'actualització dels vehicles afectats, així com impulsar i col·laborar en crear la infraestructura necessària per tal que els vehicles amb combustibles alternatius puguin accedir a la seva recàrrega sense dificultats.

8) ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (AMB)

Contingut de les al·legacions

Es sol·licita una ampliació del Preàmbul de l'Ordenança relativa a la restricció de trànsit per motius ambientals de Sant Adrià de Besòs.

Es considera necessari modificar la definició dels vehicles més contaminants de l'article 4 de l'Ordenança i atorgar seguretat jurídica als col·lectius de vehicles especials o singulars degudament registrats a la base de dades de la DGT a través de la incorporació dels mateixos, donada la seva gran dificultat de renovació, a l'article 4 de l'Ordenança.

Es considera adequat eliminar definicions de l'article 4 de l'Ordenança per contemplar les estrictament necessàries.

Donada la necessitat de coordinació per optimitzar la relació amb el Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions, es proposa modificar el redactat dels articles 9, 10 i 11 de l'Ordenança.

Es fa palesa la necessitat de contenir una previsió expressa en l'article 15 de l'Ordenança pels vehicles amb matrícula estrangera no inscrits en el registre metropolità i els vehicles amb matrícula estrangera registrats, que tinguin la consideració de vehicles més contaminants, que circulin per la ZBE per a que siguin sancionats, a diferència dels vehicles amb matrícula espanyola i sense distintiu ambiental, sens perjudici de les corresponents excepcions.

Es proposa l'adaptació de la disposició transitòria doanda l'afectació de la mesura a sectors socials i econòmics amb poca capacitat financera per adaptar-se a la mesura.

Es planteja afegir una Disposició transitòria segona corresponent al règim sancionador i la modificació de l'annex 1 per la correcta definició dels àmbits que conformen la ZBE.

Per últim, adaptar el preàmbul com a conseqüència de les propostes de modificacions del text de l'Ordenança.

Tractament de les al·legacions

a) S'ACCEPTEN totes les al·legacions. S'incorporen al preàmbul de l'Ordenança, per tal d'incorporar dos fets relacionats amb el marc conceptual i normatiu dels objectius de la nova Ordenança: l'Acord de París de 2015 i la recent Declaració d'emergència climàtica del Parlament Europeu.

Respecte a l'al·legació de la definició dels vehicles més contaminants de l'article 4 es necessària de forma que es faciliti la comprensió de la definició dels vehicles més contaminants i la classificació i descripció, així com la categoria d'homologació dels vehicles de serveis singulars definits de conformitat a l'Annex II del Reglament General de Vehicles (RGV) i al Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions. Aquesta relació de vehicles presten un tipus de serveis singulars per al qual els cal un accés esporàdic dins de la ZBE. Aquests vehicles per les seves característiques tenen uns costos superiors a la resta de vehicles i un període d'amortitzacions més llarg. Per tant, s'inclou una nova taula a l'article 4 on es relacionen els vehicles que presten serveis singulars que poden gaudir d'una exempció d'accés a la ZBE, de conformitat amb l'Annex II del Reglament General de Vehicles (RGV) i amb el Reglament del registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions.

Es redueix el nombre de definicions recollides a l'article 4 de l'Ordenança a les estrictament necessàries ja que, en aplicació del principis d'elaboració de les normes, és a dir, de la tècnica normativa, es manté la definició de diòxid de nitrogen perquè es considera un concepte essencial per a la comprensió del text normatiu.

Es suprimeix el concepte de PM10 atès que estrictament no apareix en l'articulat del text normatiu i pel mateix motiu s'accepta suprimir les definicions d'emissió, immissió i valor límit i no s'accepta incorporar la definició de NOx.

També es suprimeix el concepte d'episodi ambiental de contaminació de l'aire, ja que és un concepte que prové del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020, de la Generalitat de Catalunya, on resta definit de forma general i entenedora.

Donada la necessitat de coordinació per optimitzar la relació amb el Registre metropolità de vehicles estrangers i d'altres vehicles autoritzats a les Zones de Baixes Emissions, s'accepta la modificació del redactat dels articles 9, 10 i 11 de l'Ordenança per fer-los més entenedors. També, en relació als vehicles amb matrícula estrangera, la modificació de l'article 15 de l'Ordenança.

Ateses les al·legacions formulades a l'efecte de considerar la gran dificultat que algunes persones físiques tenen per canviar el vehicle que necessiten per executar la seva activitat professional, es modifica la disposició transitòria primera afegint una moratòria d'1 any, sempre i quan el titular de vehicles M1 i L acrediti uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, lloguers, interessos de capital, etc.) inferiors a l'indicador de renda d'efectes múltiples (IPREM) més un 10% de l'IPREM vigent i que el vehicle constitueixi un instrument necessari per a l'exercici de la seva activitat professional.

L'ens gestor del Registre Metropolità assumirà la potestat d'efectuar les consultes necessàries a efecte de comprovar que es compleixen les condicions requerides, i a revisar-les fins a l'extinció del dret. Per verificar el compliment de les condicions requerides, l'AMB podrà consultar els següents organismes: Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), Instituto Nacional de Seguretat Social (INSS), Servicio de Empleo Público Estatal (SEPE), Servei d'Ocupació de Catalunya (SOC), Tresoreria General de la Seguretat Social (TGSS), Padró Municipal d'Habitants (PMH) i la Direcció General de la Policia (DGP).

En relació amb aquesta disposició transitòria primera, s'agafa com a referència l'indicador públic de la renda d'efectes múltiples (IPREM) d'acord amb el RDL 3/2004, de 25 de juny, per la regulació del salari mínim professional i per l'increment de la seva quantia. Així mateix, és l'índex que utilitza l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) per a aquelles persones que es poden acollir a les bonificacions establertes a la citada disposició.

S'afegeix una disposició transitòria segona per modificar l'entrada en vigor del règim sancionador de forma que les disposicions contingudes en el Capítol 4 de l'Ordenança entraran en vigor a partir del dia 1 d'abril de 2020.

Per últim, s'accepta definir correctament els àmbits que conformen la ZBE a l'annex 1 i s'adapta el Preàmbul de l'Ordenança després de modificar la seva estructura.

Qüestions que resten fora de l'objecte de l'ordenança i de l'àmbit competencial de l'Ajuntament

Tractament: La metròpolis de Barcelona, registra uns nivells elevats de contaminació atmosfèrica, especialment pel que fa a les partícules en suspensió PM10 i el diòxid de nitrogen NO2, que excedeixen dels valors recomanats l'Organització Mundial de la Salut (OMS) i resulten molt nocius per a la salut de la població.

És conegut que aquesta contaminació, perquè així ho corroboren nombrosos estudis epidemiològics, té un manifest impacte en la salut, especialment en zones urbanes, on es concentren les emissions de contaminants i una

elevada concentració de població. En aquest sentit, l'Organització Mundial de la Salut (OMS) ha dictaminat la contaminació de l'aire com un important risc mediambiental per a la salut i afirma, de forma contundent, que la disminució dels nivells de contaminació pot comportar una reducció de la càrrega de morbiditat derivada d'accidents cerebrovasculars, càncer de pulmó i pneumopaties cròniques i agudes, entre elles, l'asma.

Per tant, s'està davant un problema ambiental, però sobretot davant un problema de salut sobre el què cal actuar. Així, l'Organització de les Nacions Unides (ONU) considera que la contaminació atmosfèrica representa un dels majors reptes per a la salut mundial i que hi ha que actuar amb urgència per aturar-la. A més se sap que la contaminació no afecta a tota la població per igual, sinó que té més efectes sobre els més vulnerables, gent gran i nens i nenes.

En el cas concret de la metròpolis de Barcelona, un territori d'uns 100 km² altament concentrat, on hi viuen més de 1'6 milions de persones, amb un problema real de qualitat de l'aire, donat que se superen els valors límits en mitjana anual de NO₂, i on cal actuar, de manera decidida, sobre els principals focus contaminants presents a la ciutat. Se sap que trànsit rodat és el principal contribuïdor als nivells de contaminació per NO₂ a la metròpolis de Barcelona.

Atès l'estat de la qualitat de l'aire de la conurbació de Barcelona i coneixedors quin n'és el principal causant, l'Ajuntament de Barcelona, amb la col·laboració dels municipis que formen la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona, i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (ZBE), planteja desenvolupar un conjunt de mesures per fer front a aquesta contaminació. L'Ajuntament de Sant Adrià és molt conscient que amb una mesura no es pot tenir resolt el problema de la contaminació de la ciutat, i que caldrà sumar diferents mesures i que algunes d'aquestes mesures implicaran canvi d'hàbits i esforços individuals i, per tant, cal una aposta conjunta govern i ciutadania, així com la implicació i complicitat de les administracions supramunicipals, autonòmiques i estatals.

Per tant, cal desenvolupar mesures que redueixin la mobilitat de la ciutat i que els vehicles que circulin siguin més nets. En aquest sentit, una mesura ja implantada en moltes ciutats europees amb problemàtiques semblants han estat les Zones de Baixes Emissions (ZBE).

Les Zones de Baixes Emissions (ZBE) són la limitació d'un àmbit geogràfic en el que s'apliquen restriccions a la circulació als vehicles més contaminants, els que generen més emissions.

La ZBE es basa en el fet que els vehicles matriculats en la Unió Europea aconsegueixen uns criteris d'homologació de emissions (normes Euro – Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5, Euro 6) que cada cop han estat essent

més estrictes. Es basa en el fet de si es prohibeix la circulació als vehicles més contaminats, els vehicles que circulin emetran menys gasos contaminants i s'aconseguirà un aire més net a la ciutat.

Les normes Euro són un conjunt de requeriments, cada cop més restrictius, que regulen els límits acceptables per a les emissions de gasos de combustió interna dels vehicles que es venen als Estats Membres de la Unió Europea. Tot i l'escàndol del Dieselgate, el que sí es pot afirmar és que un vehicle homologat recentment contamina menys que un vehicle que aconsegueixi criteris d'homologació anteriors, tot i que hi ha evidències que en el cas dels vehicles dièsel la millora significativa no es produeix fins als Euro 6.

A l'Estat Espanyol, s'ha desenvolupat un sistema de distintius ambientals basats en les normes Euro: les etiquetes ambientals de la DGT.

Actualment, en la ITV el que es comprova és que les emissions de cada vehicle s'ajusten als límits que el vehicle tenia a la sortida de fàbrica, no quant emet el vehicle circulant. Per tant, avui per avui, la ITV el que assegura és que el vehicle està en condicions de manteniment operatiu correctes, i per això cal que el vehicle hagi passat aquesta inspecció per tal de poder circular. Una altra cosa, es el Impost de Vehicles de Tracció Mecànica. Aquest Impost grava sobre la propietat del vehicle, no grava el fet de poder circular amb aquest vehicle i, per tant, si tenim un vehicle en propietat cal pagar aquest impost, independentment de l'ús que se'n fa.

Aquesta mesura de la ZBE, que consisteix en restringir la circulació als vehicles més contaminants, té evidències suficients que ajuda a millorar la qualitat de l'aire de les ciutats i contribueix a aconseguir complir amb els objectius de qualitat de l'aire en l'àmbit urbà.

Per tot l'exposat, conjuntament amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona i amb el suport de la Generalitat de Catalunya, s'acorda posar en pràctica la ZBE àmbit Rondes de Barcelona.

La ZBE àmbit Rondes de Barcelona es va delimitar en funció de la contaminació de l'aire i en funció de la població exposada a aquesta contaminació. Concretament, engloba una àrea geogràfica de 95 km², que incorpora tot el territori que limitem les Rondes de Barcelona, abastant la quasi tota la ciutat de Barcelona, gairebé tot el territori de Sant Adrià de Besòs, i parts importants d'Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, i l'Hospitalet de Llobregat.

En aquest àmbit de 7:00h a 20:00h (horari de màxima contaminació) de dilluns a divendres feiners, els vehicles més contaminants (ara determinats com aquells vehicles que no tenen etiqueta de la DGT) no podran circular.

Com a tota normativa de restriccions planteja una certa flexibilitat, oferint unes exempcions, unes autoritzacions i una moratòria d'1 any en funció d'algunes categories de vehicles i del nivell d'ingressos. Aquestes exempcions i autoritzacions es regularan via el Registre Metropolità que gestiona tècnicament, així com les taxes implicades l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Veure tota la informació a zbe.barcelona.

Així doncs, les mesures de ZBE ajuden a millorar la qualitat de l'aire, com ens corrobora l'Informe dels Resultats del Balanç d'Emissions i la Modelització de la Qualitat de l'Aire de la ZBE (Zona de Baixes Emissions) de Barcelona i Municipis Propers, però cal que estiguin acompanyades de mesures complementàries de millora i foment del transport públic, de foment del vehicle compartit, de millora i foment del transport interurbà, pacificar la ciutat, fomentar els plans de mobilitat d'empreses, impulsar els aparcaments dissuasius... Cal també una transformació urbanística diferent, un espai públic on es prioritzi al ciutadà i no al vehicle, on el verd jugui un paper important i on el ciutadà sigui el protagonista i aconseguir compaginar el dret a la mobilitat amb el dret a respirar bé.

L'Ajuntament és conscient que cal aconseguir que aquesta mesura sigui el màxim de justa socialment. En aquest sentit, segons un informe de la Agència Europea del Medi Ambient (AEMA) (*Unequal exposure and unequal impacts: social vulnerability to air pollution, noise and extreme temperatures in Europe*), les persones amb menys recursos, les de més edat i les més joves són les que presenten una major exposició a la qualitat de l'aire. Aquest informe determina que quan els barris en els que viuen aquestes persones més vulnerables queden dins el àmbit de la ZBE, aquestes persones reben tots els beneficis de millora de la salut que implica. Tot i així cal facilitar eines que redueixin alguns dels perjudicis que els implica. En aquest sentit cal aplicar altres mesures com els sistemes de car-sharing, continuar apostant per reduccions del cost del transport públic, així com treballar conjuntament amb el sector per tal d'aconseguir homologar filtres catalitzadors que permetin fer adaptacions a vehicles existents i que la DGT ho entomi com a solució i faciliti etiqueta ambiental.

Cal també fer referencia que entenent la problemàtica concreta de salut d'algunes persones concretes, s'han establert exempcions i autoritzacions a la circulació de vehicles que traslladin a persones amb mobilitat reduïda, persones amb tractaments mèdics periòdics i persones amb malalties que els condicionen el ús del transport públic.

També s'han de focalitzar esforços en aconseguir que les grans infraestructures de la metròpolis de Barcelona, com són el Port i el Aeroport s'impliquin i activin mesures per reduir la contaminació que generen: ja sigui en el àmbit de les activitats en terra com en l'àmbit de les activitats en mar i aire.

Malgrat tot allò que s'ha exposat i tal com es refereix a l'inici d'aquest informe, cal dir que els ajuntaments tenen les competències que la llei els

atorga i, en aquesta matèria, els municipis tenen una competència genèrica de cura de la qualitat de l'aire i la salut pública que després no ve acompanyada d'altres que permetin incidir més profundament en aspectes connexes, com ara la inspecció de vehicles o els ajuts als afectats pel canvi de paràmetres circulatoris.

9. Les modificacions realitzades en el text articulat no suposen una alteració substancial del mateix.

Dictamen

Aquesta Comissió Informativa de Territori proposa al Ple de l'Ajuntament que adopti els següents

ACORDS:

- 1.** Resoldre les al·legacions presentades durant el termini d'informació pública de l'acord d'aprovació inicial de l'Ordenança relativa a la restricció de trànsit per motius ambientals de Sant Adrià de Besòs.
- 2.** Aprovar definitivament l'Ordenança relativa a la restricció de trànsit per motius ambientals de Sant Adrià de Besòs, d'acord amb el text articulat que consta a l'expedient.
- 3.** Publicar el text íntegre de l'Ordenança relativa a la restricció de trànsit per motius ambientals de Sant Adrià de Besòs al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona.
- 4.** Notificar aquest acord als interessats amb trasllat del text de la modificació."

http://sessions.sant-adria.net/sesiones/SP_CAT_BARP0819300E0.PLENOS.2020012701?ts=5412

S'aprova per majoria absoluta amb el resultat següent:

Vots a favor: dotze (12) - PSC (8), SAeC (2), MSA (1) i MES (1)

Abstencions: cinc (5) - ERC

Vots en contra: quatre (4) - C's

HISENDA I RECURSOS GENERALS

6. Dictamen relatiu a la sol·licitud d'adhesió a la Xarxa CORH o espai presencial de la Comunitat de Recursos Humans de la Diputació de Barcelona

Per acord de Ple de 26 de gener de 2015, l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs és va adherir al Conveni tipus presentat per la Diputació de Barcelona per formar part de la XarxaCORH.

Com sigui que des de la Diputació de Barcelona s'ha elaborat un nou Protocol General per l'Adhesió a la Xarxa CORH o espai presencial de la Comunitat de Recursos Humans que implica haver-ne d'efectuar la sol·licitud d'adhesió.

El regidor delegat que subscriu proposa al Ple de l'Ajuntament l'adopció del següent

ACORD:

Sol·licitar a la Diputació de Barcelona l'adhesió a la Xarxa CORH o espai presencial de la Comunitat de Recursos Humans, tot acceptant el contingut del Protocol General per a l'adhesió a la Xarxa CORH o Espai presencial de la Comunitat de Recursos Humans de la Diputació de Barcelona, publicat al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, de 20 de novembre de 2019, amb tots els drets i compromisos que se'n deriven."

http://sessions.sant-adria.net/sesiones/SP_CAT_BARP0819300E0.PLENOS.2020012701?ts=6768

S'aprova per unanimitat.

7. Donar compte dels decrets de la regidora delegada sobre diversos nomenaments interins

Tot seguit, els assistents resten assabentats dels decrets de la regidora delegada sobre els nomenaments interins següents:

- Mónica Ribera Ribes, educadora social
- Raquel Rivero Milena, administrativa
- Óscar Castiñeira Aguilar, subaltern

http://sessions.sant-adria.net/sesiones/SP_CAT_BARP0819300E0.PLENOS.2020012701?ts=6908

8. Donar compte del decret de la regidora delegada sobre diverses contractacions de personal

A continuació, els assistents resten assabentats del decret de la regidora delegada sobre diverses contractacions de personal:

- Martín García Fortes, peó via pública
- José Maria Campos González, peó via pública
- Fernando Ruiz Cortés, peó via pública
- David Romero López, peó pintura
- Francisco Perona Jiménez, peó pintura
- Javier García Capitán, peó construcció
- José Vargas Moreno, oficial construcció
- Diego Heredia Alberola, oficial pintura
- Fco. José Montero de la Hoz, oficial pintura
- Mireia Quijada Castro, administrativa

http://sessions.sant-adria.net/sesiones/SP_CAT_BARP0819300E0.PLENOS.2020012701?ts=6909

9. Assumptes urgents

De conformitat amb el que preveu l'article 91 del Reial decret 2568/86, de 28 de novembre, pel qual es va aprovar el Reglament d'organització, funcionament i règim jurídic de les entitats locals, i el 14 del Reglament orgànic municipal, a proposta de l'alcalde, per raons d'urgència, els assistents resten assabentats del decret de l'alcalde, de data 24 de gener de 2020, sobre la tramitació d'emergències de les obres necessàries per a l'execució d'una nova coberta al poliesportiu del Marina Besòs, que diu literalment:

"Fets

Vist l'informe de l'arquitecta municipal de 20 de gener de 2020 en el què explica els següents fets:

«Que durant aquest matí s'ha hagut de prendre la decisió de tancar la instal·lació del Poliesportiu Marina Besòs degut a la manca de seguretat de la coberta que cobreix la pista poliesportiva i la piscina.

El greu episodi de vent que afecta a tota Catalunya i que ha derivat en l'aplicació de l'alerta del VENCAT ha fet que la instal·lació presenti greus mancances com:

- Manca d'adherència de les xapes ondulades que cobreixen el lluernari que dona a la pista poliesportiva, provocant l'entrada d'aire a l'interior i el trencament de les plaques de vidre laminar que conformen el lluernari. Com a mesura de precaució s'ha tancat tota la zona d'accés a la sala de fitness fins que s'ha valorat el tancament de tota la instal·lació.
- Manca d'adherència de part de la coberta de xapa que cobreix la part de la piscina i que suposa el risc de volada de part d'aquesta coberta o bé d'alguna xapa que la forma.

El vent que entra a l'interior de la càmera d'aire que queda al descobert entre l'estructura i el revestiment de xapa fa que es provoqui un efecte vela que fa aixecar part de la coberta.

Com a mesura de precaució de degut al risc que aquesta patologia suposa s'ha trucat a Protecció Civil i a Policia Local per informar de la gravetat dels fets que podien suposar un risc a tercers.

Consensuat amb els tècnics responsables dels serveis anteriors s'ha efectuat el desallotjament dels usuaris i treballadors que estaven a l'interior del Poliesportiu i s'ha indicat que tota la zona del voltant de la instal·lació s'havia de tancar al públic.

Això implica el tancament del Parc del Litoral, Camp de Futbol Ruiz Casado i l'accés a la platja, per evitar de que una planxa de la coberta pogués caure sobre alguna persona en cas de que es produís el despenjament de la mateixa.

Amb posterioritat als fets anteriors s'ha trucat a Bombers i els mateixos desplaçats del Parc de Bombers de Badalona (Caporal Rondeau) i de Cerdanyola (Sergent Herrera ECHO 0) han avaluat la patologia de la coberta indicant que no podien realitzar cap actuació sobre la mateixa per tal de millorar la seva estabilitat , tot i oferir-se a que un tècnic que pertany al grup GREC de col·lapses estructurals pogués venir a revisar la situació de la coberta i a donar la seva opinió com expert en patologies estructurals.

Personat a les instal·lacions el tècnic Roger Sauquet ha revisat la situació de la coberta i amb els plànols de que disposem respecte a la construcció del pavelló, ha pogut fer-se una idea de la problemàtica que presenta la mateixa i del risc que presenta amb les condicions de forts vents que s'estan produint.

Ens indica que no creu que la coberta pugui sortir volant degut al pes de la mateixa i a com està ancorada a l'estructura interior de la piscina. Tot i amb això, ens indica que les mesures de seguretat realitzades fins aquest moment són totalment correctes i que cal mantenir-les fins que s'acabi aquest fort episodi de vent.»

I conclou el següent:

«1.La instal·lació del Pavelló Marina Besòs, el Pavelló Ruiz Casado, la part de Parc del Litoral colindant amb el Pavelló, l'accés a la platja i els carrers que envolten la instal·lació han de quedar tancats fins que no s'acabi l'episodi de fortes ventades i fins que no s'avalui que ja no existeix risc per tercers.

2. Caldrà efectuar una reparació d'emergència que incorpori tant el segellat de la coberta corba que cobreix la part de la piscina com la reparació de la xapa de la coberta de la sala de fitness i els lluernaris afectats.

3. Caldrà contractar la redacció del projecte de substitució de la coberta principal de la instal·lació de manera urgent per evitar que es segueixi deteriorant la mateixa i que sorgeixin més patologies com la que s'ha descrit anteriorment.

4. Caldrà executar les obres de substitució a la major brevetat possible per tal de dotar a la instal·lació de major confort i major solidesa.»

Vist l'informe de l'arquitecta municipal de 21 de gener de 2020 en el què diu el següent:

«Que durant aquesta nit s'ha després la coberta de xapa de recobriment de la coberta principal que ahir presentava perill de volada.

A hores d'ara el recobriment de xapa de la coberta està ocupant la calçada d'accés a la instal·lació, per tant, la coberta sí que ha volat degut a les condicions meteorològiques de fort vent.

Per tant, ens trobem davant d'una situació d'extrema gravetat i d'emergència atès que la estructura de fusta que cobreix la part de la piscina de la instal·lació es troba a la intempèrie sense cap protecció davant de les fortes pluges que s'estan produint i que podrien comprometre l'estabilitat de l'estructura.

EN CONCLUSIÓ:

- La instal·lació del Poliesportiu Marina Besòs no pot continuar oberta degut a que no es pot garantir la seguretat dels usuaris.
- Cal procedir a la contractació per emergència d'una empresa que reculli, quan acabi el temporal, tota la xapa que s'ha després.
- Cal procedir a la contractació d'un tècnic que valori l'estat actual de la coberta per tal de garantir que l'accés a la zona es segur i que no seguirà produint-se cap despreniment.
- Simultàniament caldrà redactar un projecte per construir una nova coberta i substituir la coberta actual amb urgència per poder posar en funcionament la instal·lació.»

Vist l'informe de l'arquitecta municipal de 21 de gener de 2020 en el què conclou el següent:

«Que les obres a realitzar consisteixen en efectuar les següents actuacions:

- Inspecció de la coberta i informe indicant els desperfectes ocasionats a l'estructura de fusta i certificat de solidesa, en el cas que es compleixin tots els condicionants per fer-lo.
- Desmuntatge de les parts de revestiment de la coberta i retirada de tot el material després de la coberta i que actualment ocupa la via pública i el parc del Litoral.
- Execució d'una nova coberta de xapa metàl·lica amb sandvitx in situ i que es correspon a la part de coberta despresada (part que cobreix la piscina del Poliesportiu).
- Incorporació de sistemes de seguretat a la nova coberta: línies de vida.
- Realització de projecte tècnic de la nova coberta, assumeix de la direcció facultativa i coordinació de seguretat i salut.

Que s'ha demanat pressupost a SUMUVE,SA, empresa constructora especialista en cobertes de xapa i amb seu a Sant Adrià de Besòs. Aquesta empresa també col·labora amb l'Arquitecte Àngel Biurrun que a l'any 2009 va realitzar una diagnosi valorada de les cobertes del Poliesportiu Marina Besòs i que per tant, es coneixedor de l'estructura del mateix.

Que degut a tots els fets exposats anteriorment ens trobem davant d'una situació d'emergència, volada d'una coberta de xapa i caiguda a la via pública, amb el conseqüent risc per a tercers i que per tant, la instal·lació del Pavelló Marina Besòs, el Pavelló Ruiz Casado, la part de Parc del Litoral colindant amb el Pavelló, l'accés a la platja i els carrers que envolten la instal·lació han de quedar tancats fins que no s'acabi l'episodi de fortes ventades i fins que no s'avaluï que ja no existeix risc per tercers.

Que d'acord amb l'article 120 de la Llei 8/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic es pot tramitar un procediment d'emergència en aquells casos en els quals s'hagi d'actuar de manera immediata per causes sobrevingudes, com són les fortes ventades i pluges que estan afectant al municipi i que han provocat la volada de part de la coberta principal del Poliesportiu Marina Besòs.

Que d'acord amb el que estableix l'article anterior de la Llei 8/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic, l'inici del plaç d'execució de les obres no podrà ser superior a un mes comptat des de l'adopció de l'acord.

Per tot l'exposat proposo adjudicar les obres d'emergència a l'empresa SUMUVE,SA, per un import de 288.750,04€ (IVA inclòs).»

Vist que no existeix consignació pressupostària suficient.

Vist l'informe de la cap de Territori de 23 de gener de 2020.

Vist l'informe de la cap de Serveis Generals de data 24 de gener de 2020.

El secretari considera que no està prou acreditada l'emergència de les obres proposades i diu que està redactant un informe en aquest sentit i que quan l'emeti el comunicarà a l'òrgan de contractació.

Fonaments de dret

De conformitat amb el que preveu l'article 120 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic en relació amb la tramitació d'emergència;

En ús de les meves atribucions;

Resolució

Per tant, **RESOLC**:

1. Aprovar la tramitació d'emergències de les obres necessàries per a l'execució d'una nova coberta de xapa metàl·lica corresponent a la part de la coberta despresa del poliesportiu del Marina Besòs i adjudicar la seva execució a l'empresa SUMUVE SA per un import total de 238.636,40 euros, exclòs l'IVA, 288.750,04 euros, inclòs l'IVA del 21%. Les obres a realitzar consisteixen en efectuar les següents actuacions:
 - Inspecció de la coberta i informe indicant els desperfectes ocasionats a l'estructura de fusta i certificat de solidesa, en el cas que es compleixin tots els condicionants per fer-lo.
 - Desmuntatge de les parts de revestiment de la coberta i retirada de tot el material després de la coberta i que actualment ocupa la via pública i el parc del Litoral.
 - Execució d'una nova coberta de xapa metàl·lica amb sandvitx in situ i que es correspon a la part de coberta despresa (part que cobreix la piscina del Poliesportiu).
 - Incorporació de sistemes de seguretat a la nova coberta: línies de vida.
 - Realització de projecte tècnic de la nova coberta, assumeix de la direcció facultativa i coordinació de seguretat i salut.
2. Informar que, un cop aprovat aquest acord, s'ha de procedir a la seva dotació de conformitat amb l'establert en la Llei General Pressupostària.
3. Notificar aquest acord a l'interessat."

http://sessions.sant-adria.net/sesiones/SP_CAT_BARP0819300E0.PLENOS.2020012701?ts=6911

10. Precs i preguntes

http://sessions.sant-adria.net/sesiones/SP_CAT_BARP0819300E0.PLENOS.2020012701?ts=7163

I, no havent-hi més assumptes per tractar, s'aixeca la sessió a les 21.45 hores del dia de la data, de la qual s'estén aquesta acta que, un cop llegida i trobada conforme, firmen amb mi, el secretari, tots els assistents. Certifico.