

Número de registre: 2022-12-28 ARES-21110/2022

Resolució: Rectificació error material Resolució 2022-10-21 ROCP-14853/2022 relativa a la Consulta Pública de l'Ordenança de la ZBE de l'Ajuntament de Terrassa

Òrgan Gestor: Planificació estratègica àrea 1

RESOLUCIÓ

Vista la resolució número de registre 2022-10-21 ROCP-14853/2022 per la qual s'aprova OBRIR CONSULTA PÚBLICA amb caràcter previ a l'elaboració de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'Ajuntament de Terrassa, amb l'objectiu de recollir les opinions i aportacions de la ciutadania i dels subjectes i les organitzacions mes representatives potencialment afectades per la futura norma.

Viat l'informe tècnic de la cap de Planificació Estratègica de l'Àrea de Serveis Territorials i Seguretat, en què s'explica que s'ha detectat un error material en el redactat del punt segon de la part resolutiva de la resolució: allà on hi diu: «S'estableix un termini de consulta pública de 30 dies, a comptar des de l'endemà de la data de la present resolució.» , ha de dir: «S'estableix un termini de consulta pública de 30 dies, a comptar des del dia 28 de desembre de 2022».

Vist que l'article 109.2 de la Llei 39/2015 d'1 d'octubre del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques disposa que les administracions públiques poden rectificar en qualsevol moment els errors materials, de fet o aritmètics existents en els seus actes, procedeix l'esmena de l'error detectat en el sentit anteriorment esmentat.

D'acord amb aquests antecedents i fent ús del que preveu l'article 56 del Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei del Règim Local de Catalunya, aquesta Regidoria per delegació del Decret d'Alcaldia 2020-11-05 DELE 11407/2020

RESOL :

PRIMER.- Rectificar l'error material detectat a la resolució amb número de registre 2022-10-21 ROCP-14853/2022 per la qual s'aprova Obrir Consulta Pública amb caràcter previ a l'elaboració de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'Ajuntament de Terrassa, en el redactat del punt segon de la part resolutiva: allà on hi diu: «S'estableix un termini de consulta pública de 30 dies, a comptar des de l'endemà de la data de la present resolució.» , ha de dir: «S'estableix un termini de consulta pública de 30 dies, a comptar des del dia 28 de desembre de 2022».

SEGON.- Donar compte d'aquesta resolució a les parts interessades i als departaments corresponents als efectes oportuns.

La tinenta d'Alcalde de Territori i Sostenibilitat,

Lluïsa Melgares i Aguirre

Número de registre: 2022-10-21 ROCP-14853/2022

Resolució: Consulta Pública a l'elaboració de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'Ajuntament de Terrassa

Òrgan Gestor: Planificació estratègica àrea 1

RESOLUCIÓ

CONSULTA PÚBLICA PRÈVIA A L'ELABORACIÓ DE L'ORDENANÇA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS (ZBE) DE L'AJUNTAMENT DE TERRASSA

D'acord amb allò establert a l'article 133 de la Llei 39/2015, de 1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, amb l'objectiu de fomentar i millorar la participació de la ciutadania en el procediment d'elaboració de les normes, amb caràcter previ a l'elaboració del projecte disposició normativa sobre la mesura de restricció de la circulació dels vehicles més contaminants a la Zona de Baixes Emissions de Terrassa (en endavant, la ZBE), es duu a terme una consulta pública, a través del portal web de l'Ajuntament de Terrassa, amb l'objectiu de recollir l'opinió de la ciutadania i organitzacions més representatives potencialment afectades per la futura norma i sobre:

- a) Els antecedents i problemes que es vol solucionar amb la iniciativa.
- b) La necessitat i oportunitat de la seva aprovació.
- c) Els objectius de la norma.
- d) *Les possibles solucions alternatives reguladores i no reguladores.*

D'acord amb aquests antecedents i fent ús del que preveu l'article 56 del Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei del Règim Local de Catalunya, aquesta Regidoria per delegació del Decret d'Alcaldia 2020-11-05 DELE 11407/2020

RESOL:

PRIMER.- OBRIR CONSULTA PÚBLICA amb caràcter previ a l'elaboració de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'Ajuntament de Terrassa, amb l'objectiu de recollir les opinions i aportacions de la ciutadania i dels subjectes i les organitzacions més representatives potencialment afectades per la futura norma, sobre els aspectes següents:

A. Problemes que es pretenen solucionar amb la iniciativa

La contaminació de l'aire és el principal risc ambiental per a la salut humana a les grans ciutats, segons l'Organització Mundial de la Salut (en endavant, OMS). Estudis duts a terme per l'Agència de Salut Pública de Barcelona, destaquen que, al municipi de Barcelona s'evitarien al voltant d'un 7% de les morts naturals (unes 1.000 morts anuals), de l'11% dels casos nous de càncer de pulmó (uns 110 casos anuals) i sobre un 33% dels casos anuals d'asma infantil (uns 525 casos anuals), si es complissin les antigues recomanacions de l'OMS per als diferents contaminants atmosfèrics. Amb les noves recomanacions establertes per l'OMS l'any 2021, que estableixen uns valors recomanats molt més exigents, s'evidencia que aquest impacte encara seria més gran.

L'avaluació de la qualitat de l'aire es realitza comparant els nivells d'immissió mesurats mitjançant els sensors de la Xarxa de Vigilància, Prevenció i Control de l'Aire (en endavant, XVPCA) amb els objectius de qualitat de l'aire per als diferents tipus de contaminants, definits a l'annex I del Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire. La ciutat de Terrassa disposa d'una estació de la XVPCA de tipus urbà-trànsit situada a la Rambleta del Pare Alegre. Els contaminants considerats, pel seu impacte en la salut i per haver superat els límits en els darrers anys, són el diòxid de nitrogen (NO₂) i les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10).

Fins a l'any 2016, s'estava produint un incompliment sistemàtic del valor límit anual per al contaminant NO₂ de 40 µg/m³ establert a la normativa de referència. Des de l'any 2017, no s'ha produït cap

superació del valor límit normatiu, tot i que amb valors de concentració propers al límit, entre 35 i 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, i només els anys 2020 i 2021 s'han registrat unes mitjanes anuals de 26 i 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, degudes a la disminució global del trànsit provocada per les restriccions de mobilitat durant la pandèmia de la COVID-19, fet que posa en evidència la relació entre el trànsit motoritzat i la contaminació per NO_2 . A la ciutat de Barcelona, on s'ha pogut estudiar en detall l'origen de la contaminació, es pot afirmar que el trànsit motoritzat és el responsable de més del 50% de la contaminació registrada per NO_2 a les diferents estacions de la XVPCA. Tot i que es compleixen actualment els límits normatius, en els darrers anys s'ha superat sistemàticament el valor guia per a la protecció de la salut humana fixat per l'OMS per aquest contaminant (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), fet que comportaria efectes negatius sobre la salut de la població que s'hi trobi exposada a llarg termini, com ara una inflamació de les vies respiratòries o un augment dels símptomes de bronquitis en nens asmàtics.

Pel que fa la concentració mitjana anual de PM10 registrada des de l'any 2017 a Terrassa, s'ha situat en nivells entre 21 i 23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, nivells inferiors al valor límit anual normatiu (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), tot i que cal destacar que s'ha superat sistemàticament el valor guia per a la protecció de la salut humana fixat per l'OMS per aquest contaminant (15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), fet que comporta augmentar el risc de patir malalties cardiovasculars, malalties respiratòries i càncer de pulmó.

De fet, la mateixa OMS alerta que no hi ha cap valor llindar per sota del qual la contaminació no tingui repercussions sobre l'organisme, fins i tot en aquells casos en què els contaminants atmosfèrics es troben per sota dels valors límit fixats per la normativa europea. Aquests límits normatius, que són legalment exigibles, es determinen tenint en compte l'evidència científica, però també en base a criteris econòmics, d'impacte, de factibilitat, etc. En aquest sentit, cal tenir en compte que està previst que es revisi la Directiva 2008/50/CE, de la qual deriven els valors normatius vigents en el Real Decret 102/2011, tenint en compte els nous nivells guia de la OMS de l'any 2021. En qualsevol cas, cal destacar les importants diferències que actualment s'observen entre els nivells legislats i els nivells guia de l'OMS, que corresponen als recomanats des de la perspectiva de la salut. És important treballar en la millora de la qualitat de l'aire per avançar progressivament cap a uns nivells de contaminació atmosfèrica el més baixos possibles, en coherència amb les recomanacions a nivell de protecció de la salut de la població.

La ZBE de Terrassa, en una primera fase, comprendrà una zona de 2,02 km^2 situada al centre de la ciutat, on resideix el 12% de la població i on s'ubica la zona comercial i d'activitat econòmica principal de Terrassa. Es preveu que la ZBE s'ampliï en una segona fase a una superfície de 3,2 km^2 , on resideix el 25% de la població. La zona delimitada és una zona amb carrers estrets, amb dificultat per dissipar la contaminació i el soroll. A més, concentra molts desplaçaments en cotxe (uns 84.000 desplaçaments diaris amb origen o destí a la ZBE), té molta presència d'escoles (on estudia el 25% de l'alumnat menor de 16 anys de la ciutat) i altres equipaments amb població vulnerable (centres sanitaris i residències de gent gran), i està molt ben connectada en transport públic.

En relació al parc de vehicles motoritzats de Terrassa, el parc censat de l'any 2020 és de 137.800 vehicles, dels quals 34% no disposen de distintiu ambiental, 31% disposen del distintiu B, 35% del distintiu C i 0,5% del distintiu ECO o 0-emissions. Tanmateix, l'estimació feta per l'ATM del parc circulant a Terrassa per a l'any 2020 presenta una més gran proporció de vehicles amb distintiu ambiental. Així doncs, per a un parc circulant estimat de 90.209 vehicles, la majoria del parc circulant disposa de distintiu ambiental C (51%), seguit del B (32%). El parc circulant sense etiqueta és encara significatiu (16%), mentre que els vehicles ECO o 0-emissions representen una proporció molt reduïda (1%).

Aquest nou projecte normatiu busca focalitzar els esforços en reduir les emissions contaminants provocades pel trànsit motoritzat i, per tant, se centra en provocar una reducció especialment significat dels nivells registrats de NO_2 , per així evitar l'incompliment sistemàtic dels valors límit i/o valors recomanats establerts en la Directiva europea i per l'OMS, respectivament. L'efecte desitjat de la implantació d'aquesta mesura és una millora de la qualitat de l'aire, la qualitat de vida del conjunt

de la ciutadania, la millora de la qualitat acústica a l'espai urbà i una ciutat més amable i habitable, tot recollint únicament aquelles restriccions estrictament necessàries per complir amb les raons d'interès general que la motiven.

B. Necessitat i oportunitat de la seva aprovació

En l'àmbit de l'Estat espanyol, el Consell de Ministres va aprovar el Pla nacional d'adaptació al canvi climàtic 2021-2030, entre altres instruments, i també va declarar l'emergència climàtica el 21 de gener de 2020. Així mateix, s'ha aprovat la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, que obliga a reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i estableix que els municipis de més de 50.000 habitants, i els de més de 20.000 habitants amb superacions dels valors límit de qualitat de l'aire, adoptin plans de mobilitat urbana sostenible que introdueixin mesures de mitigació per permetre reduir les emissions derivades de la mobilitat, incloent-hi l'establiment de zones de baixes emissions, abans de l'any 2023.

D'aquesta manera, l'establiment d'una ZBE passa a ser una obligació legal que, a més, va en línia amb el ja contemplat a altres instruments de planificació aprovats pel govern central, com la Declaració d'Emergència Climàtica, el Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima 2021-2030 (PNIEC), i el Programa Nacional de Control de la Contaminació Atmosfèrica (PNCCA).

Així mateix, el futur projecte de Reial Decret pel qual es regularan les ZBE, dictat en habilitació de la pròpia Llei de canvi climàtic i transició energètica (disposició final sisena), estableix específicament que les ZBE seran definides i regulades per les entitats locals en les seves corresponents ordenances.

D'altra banda, i diferentment del que ha succeït amb altres ZBE impulsades anteriorment a l'Estat espanyol, s'estableix que per les noves ZBE que es vagin introduint els serà d'aplicació el règim sancionador establert a l'apartat z.3 de l'article 76 de la Llei 18/2021, de 20 de desembre, per la que es modifica el text refós sobre la llei de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial.

Per la seva banda, a l'àmbit català, la Generalitat de Catalunya, ens locals, organitzacions i agents socials i econòmics van subscriure durant la Tercera Cimera de la Qualitat de l'Aire del 18 de març de 2022, l'Acord per a la millora de la qualitat de l'aire a Catalunya, que s'inclourà al nou Pla de millora de la qualitat de l'aire de Catalunya, i on les parts signants acorden fer un pas endavant i assumir el compromís de treballar per implementar una ZBE a tots els municipis catalans de més de 20.000 habitants abans d'acabar l'any 2025, amb un model general comú adaptable a les diferents realitats territorials, socials i ambientals dels municipis, esdevenint una oportunitat de generalització, encara més gran, d'aquest instrument normatiu.

El Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, aprovat per l'Acord de Govern 127/2014, de 24 de setembre, ja preveia mesures com la delimitació de zones urbanes d'atmosfera protegida on desincentivar la circulació dels vehicles més contaminants, restriccions incloses, o la reducció de la contaminació atmosfèrica a les zones escolars.

Els plans de mobilitat urbana sostenible i saludable són d'una importància cabdal per a la transició cap a una mobilitat sostenible, activa i neutra en emissions de carboni. En aquest sentit, el Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025, aprovat per l'Acord GOV/92/2020, de 14 de juliol, analitza la viabilitat d'implantar zones de baixes emissions als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric.

L'Ajuntament de Terrassa, per la seva banda, va aprovar l'any 2017 el Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa de Terrassa 2016-2021, que defineix les actuacions necessàries per establir unes pautes de mobilitat més sostenibles i alhora garantir l'accessibilitat i la mobilitat de la ciutadania. Aquest Pla va establir les bases per a la implantació d'una ZBE amb la definició de l'àmbit territorial de les dues

fases previstes, així com les accions necessàries per tal de crear les condicions per aplicar les restriccions previstes, sobretot de circulació de pas i tipologia de vehicle segons grau de contaminació.

En aquest sentit, la nova Ordenança de Mobilitat de Terrassa, que va entrar en vigor a principis de 2021, permet que es regulin condicions de circulació i d'estacionament en aquesta ZBE, així com en d'altres espais de la ciutat que per motius ambientals o de seguretat així ho requereixin, amb una regulació especial puntual o temporal.

Considerant tot l'anterior, la ZBE esdevé un instrument de planificació més necessari que mai i una obligació legal que la ciutat de Terrassa ha de complir. Per tant, es considera necessari i oportú iniciar la tramitació de l'elaboració i aprovació d'una nova ordenança reguladora de la ZBE, amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire.

C. Objectius de la norma

L'objectiu principal de la ZBE és reduir les emissions a l'atmosfera procedents del trànsit motoritzat, per així millorar la qualitat de l'aire que es respira a la ciutat i apropar els nivells de contaminants als recomanats per l'OMS.

Altres objectius que es volen aconseguir amb la implantació de la ZBE són la millora de la qualitat acústica de l'espai urbà i una ciutat més amable i segura, des de la perspectiva de la seguretat viària, gràcies a un augment de la mobilitat activa, a peu i amb bicicleta, en detriment de la mobilitat motoritzada.

D. Possibles solucions reguladores i no reguladores

Totes les mesures necessàries per reduir la contribució del trànsit en els nivells de contaminació atmosfèrica de la ciutat passen per reduir el volum de trànsit i/o promoure una renovació del parc circulat a vehicles menys contaminants.

La pròpia Llei de canvi climàtic i transició energètica obliga específicament a impulsar una ZBE, abans del 2023, a tots els municipis espanyols de més de 50.000 habitants, els territoris insulars i els municipis de més de 20.000 habitants que superin els valors límits de contaminants regulats per la normativa de referència.

En aquest sentit, cal considerar la ZBE dins d'un marc d'actuacions que l'Ajuntament de Terrassa porta anys desenvolupant, on s'hi pot trobar el propi Pla de Mobilitat Urbana (PMU), les mesures per a la reducció de la contaminació acústica, accions de pacificació del trànsit dels entorns sensibles amb població vulnerable i la implantació de les noves àrees de vianants, així com el foment de modes de transport més sostenibles, anar a peu, amb bicicleta i amb transport públic.

SEGON.- Establir les condicions de realització d'aquesta consulta que seran les següents:

SERVEI RESPONSABLE: Mobilitat

TERMINI DE PARTICIPACIÓ: S'estableix un termini de consulta pública prèvia de 30 dies, a comptar des de l'endemà de la data de la present resolució.

APORTACIONS: La recollida d'opinions en relació amb aquesta consulta es farà mitjançant la plataforma digital de participació ciutadana "Participa a Terrassa" (<https://participa.terrassa.cat>).

TERCER.- Donar la màxima difusió a aquesta consulta a través dels diferents mecanismes de comunicació amb que compta l'Ajuntament i publicar al Portal Participa Terrassa aquesta Resolució així com tota la informació complementària que sigui necessària per tal que la ciutadania disposi d'informació suficient per poder emetre la seva opinió.

QUART.- Una vegada finalitzat el procés es publicarà el resultat del mateix.

La tinent d'Alcalde de Territori i Sostenibilitat,

Lluïsa Melgares i Aguirre