



Entesa per Sabadell

Al·legacions d'Entesa per Sabadell a l'Ordenança reguladora de les Zones de Baixes Emissions, ZBE, de Sabadell

Isidre Soler Clarena, major d'edat, amb DNI 39016946E, en nom i representació d'**Entesa per Sabadell** en qualitat de secretari general, amb seu social al carrer d'Advocat Cirera, 8 - 1r pis, porta 13, 08201 de Sabadell

EXPOSA,

Que el Ple de l'Ajuntament de Sabadell, en sessió extraordinària del 22 de desembre de 2023, va aprovar inicialment l'Ordenança reguladora de les zones de baixes emissions de Sabadell i sotmetre l'acord a informació pública durant el termini de 30 dies hàbils per fer les aportacions i al·legacions que es considerin oportunes fins el dia 26 de febrer.

Que l'edecte corresponent va ser publicat en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona del dia 12.01.2024 i al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya del dia 15.01.2024.

Que presenta les següents Consideracions i Al·legacions:

CONSIDERACIONS

La contaminació atmosfèrica és un dels principals problemes mediambientals que estem patint, amb **efectes molt greus per a la salut de les persones**. Asma, bronquitis crònica, infeccions pulmonars i càncer de pulmó son les principals malalties respiratòries provocades per la contaminació.

Segons l'Organització Mundial de la Salut cada anys moren prematurament més de 7 milions de persones al món a causa de la contaminació atmosfèrica. Segons un informe de 2022 de l'Institut de Salut Global de Barcelona (ISGlobal) cada anys moren més de 3.700 persones a l'Àrea Metropolitana de Barcelona relacionades amb la contaminació. Sabadell, és una de les ciutats de l'àmbit metropolità amb uns índex de contaminació més elevats i es calcula que moren prematurament unes **300 persones a l'any** per malalties relacionades amb la contaminació atmosfèrica.

El trànsit i el transport per carretera, degut als combustibles fòssils, són els sectors que més contaminants atmosfèrics generen: Diòxid de carboni (CO₂) Diòxid de nitrogen (NO₂) i les partícules en suspensió menors de 2,5 micres (PM_{2,5}). A més dels greus problemes de salut pública, aquests contaminants també son **els principals causants de l'escalfament global i del canvi climàtic.**

A la nostra ciutat, segons el propi "Projecte Tècnic de la Zona de Baixes Emissions de Sabadell" i d'acord amb les dades del "Pla Local de Qualitat de l'Aire" l'any 2014, el trànsit **és la principal font contaminant:**

- El trànsit urbà + la C-58, emeten el **78%** dels NO_x i gairebé el **90%** de les PM₁₀
- El global de la mobilitat en superfície, vehicle privat i xarxa d'autobusos, contempen el **85% del total de les emissions de NO_x i un 95% de les emissions de PM₁₀.**

Davant d'aquesta realitat, la lluita contra la contaminació atmosfèrica i el canvi climàtic és actualment unes de les prioritats de les polítiques públiques que cal afrontar sense dilacions. Cal deixar de banda les declaracions de bones intencions i els discursos retòrics que no generen cap canvi i **actuar de manera decidida** amb mesures concretes, valentes i coherents amb els objectius a assolir.

Les Zones de Baixes Emissions és una mesura més per a disminuir la contaminació atmosfèrica a la ciutat, **però no és l'única i és suficient.** Per a revertir la situació actual cal **canvi important en el model de mobilitat**, a la ciutat i a l'àmbit vallesà, amb més i millor transport públic, una àmplia xarxa de carrils bicicleta, més carrers de vianants, etc. Però també avançar de manera decidida **cap una ciutat més verda**, amb més arbrat i espais verds.

En aquest sentit és incomprensible, quan no denunciabile, que **encara no s'hagi aprovat** el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell, **PMUS, 2023-2028.** Iniciat el seu procés el 2017 i aprovat inicialment el novembre de 2022 i que un any després d'haver finalitzar el període d'exposició pública encara no es tenen notícies de la seva aprovació definitiva. Tot i la seva tebiesa a l'hora de plantejar determinades mesures, el PMUS és un instrument **per avançar cap un canvi de mobilitat** i la rebaixa dels nivells de contaminació.

Una altre aspecte incomprensible i que genera molt poca credibilitat envers el govern municipal i al conjunt de l'administració a l'hora d'actuar per a revertir el model de mobilitat, és la nul·la aplicació del **Pla director de la Bicicleta de Sabadell 2019-2025**, amb 33 actuacions per convertir aquest mitjà de transport sostenible i saludable en un element clau del canvi modal.

Les Zones de Baixes Emissions no poden implantar-se **perquè ens hi obliga la legislació, ni per obtenir subvencions, ni per aparentar** que des del govern i des de l'àmbit tècnic es lluita contra la contaminació i el canvi climàtic, sinó que ha de ser un instrument més en aquesta ineludible lluita contra rellotge per apaivagar el

efectes negatius de la contaminació atmosfèrica sobre la salut pública i l'escalfament global del planeta.

La implantació de les ZBE no poden limitar-se a determinats sectors de la ciutat, creant guetos amb bona qualitat de l'aire i guetos amb mala qualitat. No es poden limitar les ZBE únicament a les zones centrals de la ciutat, ni tampoc a les zones més contaminades, deixant la resta per quan s'hi donin límits d'intolerància ambientals atmosfèrica i sonora. **L'objectiu ha de ser assolir una bona qualitat de l'aire a tots els barris de la ciutat.**

Un altre aspecte cabdal de les ZBE és la **homogeneïtzació dels criteris i les restriccions** de les diferents ciutats de més de 50.000 habitants que les tinguin implantades. No tindria cap mena de sentit i seria contraproductiu per la ciutadania l'existència de normes diferents a diferents municipis. La qualitat de l'aire i la salut pública no pot estar a mercè de determinats interessos polítics partidistes.

Finalment, no podem deixar de manifestar la negligència i la irresponsabilitat política i tècnica que significa voler impulsar el **Quart Cinturó / Ronda Nord** i **ampliar l'aparcament soterrat** del Passeig de la Plaça Major, que fomentaran encara més la posada en circulació de vehicles i l'augment de la contaminació atmosfèrica, quan ens estem debatent quines actuacions es duen a terme per reduir aquest assassí invisible que és la contaminació causada pels vehicles a motor.

AL·LEGACIONS

1a. Al Preàmbul de l'Ordenança

Afegir a l'apartat 2: **El Ple municipal del 4 de febrer de 2020 va aprovar una Declaració d'emergència climàtica i Agenda 2030 de Sabadell, en la que , entre altres, manifesta els compromisos següents:**

- **Crear espais per als vianants i de prioritat invertida i iniciar l'aplicació de Zones de Baixes Emissions amb restriccions estructurals abans de 2024.**
- **Impulsar les infraestructures destinades al transport públic i col·lectiu i nous serveis de mobilitat sostenible.**
- **Impulsar la competitivitat i l'ús segur i còmode de la bicicleta implementant el Pla Director de la Bicicleta de Sabadell a 2025 i les eines adients per regular els vehicles de mobilitat persona.**
- **Pacificar el 100% dels entorns escolars i equipaments sensibles.**

2a. A l'article 4 de l'Ordenança. A favor de la transparència dels resultats de la implantació de les ZBE

Afegir un 3r punt a l'article 4 de l'Ordenança amb el text: **Els resultats de l'aplicació seran contrastats a l'any de la seva implantació per a comprovar que el projecte tècnic està ben encaminat.**

3a. A l'article 4 de l'Ordenança. A favor de la transparència dels resultats de la implantació de les ZBE

Afegir un 4t punt a l'article 4 de l'Ordenança amb el text: **Anualment es publicaran els resultats de les dades extretes dels mesuradors de contaminació i de mobilitat real de la Zona de Baixes Emissions per poder-ne fer un seguiment i avaluació constant.**

4a. A l'article 5 de l'Ordenança. A la manca de calendari per l'ampliació de les ZBE

L'article 5 de l'Ordenança i l'apartat 4.2.1 del Projecte Tècnic esmenten que les ZBE s'ampliaran d'una manera gradual amb una Delimitació inicial (Centre), una Delimitació intermèdia (Creu Alta) i una Delimitació final (resta sòl urbà) però no hem detectat cap calendari que determini aquestes ampliacions de les ZBE.

Per aquest motiu proposem **que el Projecte tècnic inclogui un calendari amb els terminis per implantar les ZBE en les diferents delimitacions determinades.**

5a. A l'article 12 de l'Ordenança. A les autoritzacions d'accés, circulació i estacionament de les ZBE

- **Suprimir l'apartat 1.A (i) i (ii)** de l'article 12 sobre autoritzacions diàries.
Aquesta autorització diària no té cap criteri tècnic per tal de poder autoritzar o no al vehicle. Es considera que no hi ha criteris i la decisió d'autoritzar és subjectiva segons qui avaluï les necessitats.
- **Suprimir el punt B (ii).** Sobre autorització específica per part de l'ajuntament de Sabadell.
Es repeteix el punt 7 d'autoritzacions dels annexos on fa una autorització temporal excepcional sempre que hi hagi una raó d'interès general.
- **Modificar el punt C (ii)** sobre vehicles de les persones titulars que acreditin uns ingressos econòmics... afegint al text la part negreta de la següent manera:
Els vehicles les persones titulars **i que siguin els usuaris regulars dels vehicle dels quals acreditin uns ingressos...**

6a. A l'article 12 de l'Ordenança. A les autoritzacions d'accés, circulació i estacionament de les ZBE

Afegir un 5è punt a l'article 12 de l'Ordenança amb el text: **Totes les noves concessions de serveis municipals que s'adjudiquin hauran d'incloure una clàusula on s'especifiqui que no s'autoritzaran vehicles contaminants per fer els serveis contractats i que l'empresa concessionària disposarà de vehicles no contaminants per accedir a aquesta ZBE i les properes que es puguin implantar. D'aquesta manera no s'autoritzarà l'entrada de vehicles de les concessionàries adjudicades que siguin contaminants**

7a. A l'article 13 de l'Ordenança. A la protecció de dades

Afegir un 3r punt de l'article 13 de l'Ordenança, amb el text següent: **Es garantirà que les dades obtingudes en el seguiment del moviments dels vehicles tinguin un procediment de protecció de dades transparent i amb traçabilitat dels processos.**

8a. A l'article 13 de l'Ordenança. A la manca d'espais de Participació, Seguiment i Avaluació de les ZBE

L'article 13 del Real Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel que es regula les ZBE, en el seu apartat 5è, determina que *en el procés de disseny i establiment de les ZBE, es garantirà la participació del públic i persones interessades, conforme a la Llei 27/2006 de 18 de juliol.* En aquest sentit proposem que **s'estableixi la Taula de Mobilitat com espai on trimestralment es doni compte del seguiment i avaluació de la implantació de les ZBE.**

9a. Nou article. A la garantia d'informació

Afegir un nou article a l'Ordenança, amb el text següent: **Es garantirà la informació a la ciutadania de l'estat de l'aire a qualsevol punt de la ciutat en temps real per que pugui prendre les mesures de protecció de la seva salut de forma responsable.**

10a. Al Capítol de disposicions finals de l'Ordenança

Afegir una nova disposició amb el text següent: **Aquesta ordenança s'adaptarà a les disposicions vinculants que determini el "Pla de Qualitat de l'Aire 2023-2027" de la Generalitat de Catalunya, una vegada s'hagi aprovat definitivament. Alhora que s'adaptarà cada vegada que administracions superiors facin alguna modificació que afecti l'ordenança.**

11a. Al Capítol de disposicions finals de l'Ordenança

Afegir una nova disposició amb el text següent: **Tots els vehicles adquirits un cop aprovada inicialment aquesta ordenança quedaran exclosos de poder demanar exempcions o autoritzacions.**

12a. A l'Annex 2 de l'Ordenança. Al límit temporal de les exempcions i de les autoritzacions atorgades als vehicles contaminants

- A totes les autoritzacions on la durada és superior a un any **fer un canvi a 1 any.**
- A totes les autoritzacions on hi ha escrit renovable, afegir que **la renovació serà renovable un màxim de 2 vegades.**
- Al punt 3 de les autoritzacions on diu: Autorització temporal pels vehicles (...), la persona titular dels quals li manquen com a màxim 5 anys de cotització per l'edat de jubilació (...). En aquesta autorització cal fer un apunt que digui: **aquesta autorització deixarà de ser-ho passats 4 anys de l'aprovació de l'ordenança.**
- Al punt 5 de les autoritzacions on diu: els vehicles les persones titulars dels quals acreditin la compra d'un vehicle de motor nou (...) **modificar de màxim 18 mesos a 10 mesos.**
- Al punt 7 de les autoritzacions, afegir: **Autorització temporal excepcional sempre que hi hagi una raó d'interès general i un acord exprés d'utilitat pública.**
- Cal avançar per promoure l'ús de vehicles no contaminants o un canvi de mobilitat

13a. A l'Annex 4 de l'Ordenança - Projecte Tècnic de les ZBE. A la comunicació en la implantació de les ZBE

A l'apartat 4.2.7. Participació ciutadana i Campanya de comunicació, pàgina 51, del Projecte Tècnic, a l'apartat "Comunicació en la implantació de les ZBE", en l'apartat *Fase prèvia: sensibilització i divulgació*, diu: *Es proposa, durant els mesos de **tardor de 2023**, previs a la implantació de la ZBE, realitzar accions divulgatives i de sensibilització sobre les afectacions a la salut pública degudes a la contaminació ambiental, l'aportació del trànsit a aquesta contaminació, i els beneficis de reduir aquesta contaminació i el trànsit de manera general.*

Es tracta d'una fase fonamental perquè les ZBE siguin efectives i no generin dubtes ni controvèrsia a la ciutadania.

A banda del *III Congrés sobre la Qualitat de l'Aire* realitzat el passat mes d'octubre, adreçat bàsicament a professionals i persones expertes, no es coneix que s'hagi dut a terme una campanya informativa que arribi a tota la ciutadania.

Per tot l'exposat proposem que s'actualitzi i es re-formuli l'apartat *Fase prèvia: sensibilització i divulgació*: substituïnt la referència a la tardor de 2023 per la de **durant 3 mesos abans de la implantació de les ZBE es durà a terme una campanya informativa que exposi la gravetat de les conseqüències sobre el medi i la salut pública que causa la contaminació atmosfèrica generada pel trànsit de vehicles, i que les ZBE són una mesura més per pal·liar aquest greu problema que em generat amb un model de mobilitat basada en el vehicle privat, desconsiderant i no invertint en el transport col·lectiu i altres modes com la bicicleta i l'anar a peu.**

Una campanya informativa que deixi palès que la prohibició d'accés a les ZBE amb determinats vehicles és una mesura a favor de la salut pública i de l'interès comú.

Altres mesures a favor de reduir la contaminació atmosfèrica i els efectes del canvi climàtic

El text que segueix, tot i no tractar-se d'unes al·legacions pròpiament dites a l'Ordenança reguladora de les ZBE, son mesures i propostes relacionades per tal d'incidir de manera efectiva en el problema de fons que ens porten a haver de regular l'accés de vehicles a determinats àmbits de la ciutat, com és la contaminació atmosfèrica generada pel transit de vehicles.

La *Llei 7/2021, de 20 de maig de canvi climàtic i transició energètica*, és el marc legal que estableix que les ciutats de més de 50.000 habitants han d'adoptar **abans de 2023** plans de mobilitat urbana sostenible que introdueixin mesures de mitigació que permetin **reduir les emissions derivades de la mobilitat**, entre les quals inclou les Zones de Baixes Emissions.

Però a més d'adoptar les ZBE planteja altres mesures que també cal implantar:

- Facilitar els desplaçaments a **peu, en bicicleta o altres mitjans de transport actiu**, així com corredors verds interurbans que connectin els espais verds amb les grans àrees verdes periurbanes.
- Millorar la xarxa de **transport públic**, incloent-hi mesures d'integració multimodal.
- **Electrificació de la xarxa de transport públic** i altres combustibles sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, com el biometà.
- Fomentar l'ús de **mitjans de transport elèctrics** privats, incloent-hi punts de recàrrega.
- Fomentar el **repartiment de mercaderies** i la mobilitat al treball sostenibles.
- Establir criteris específics per millorar la qualitat de l'aire al voltant de centres **escolars, sanitaris o altres d'especial sensibilitat**.
- Integrar els plans específics **d'electrificació d'última milla** amb les zones de baixes emissions municipals.

A la nostra ciutat, per avançar de manera efectiva en la reducció d'emissions generades per la mobilitat, és necessari aprovar definitivament el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell, **PMUS, 2023-2028** sense cap mena de dilació i aplicar el **Pla director de la Bicicleta de Sabadell 2019-2025**.

Així com potenciar el transport col·lectiu amb actuacions llargament reclamades: el **perllongament del FGC fins a Castellar del Vallès** i la construcció de **dues noves estacions de Rodalies** a l'Hospital Parc Taulí i a Castellarnau – Can Llong i la **connexió dels polígons industrials** amb transport col·lectiu.

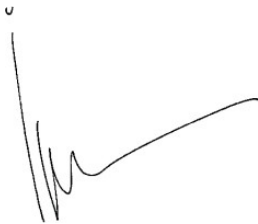
Però per a progressar cap a una descarbonització real i a una mobilitat efectivament sostenible cal no fomentar més infraestructures del tot incompatibles amb aquesta necessitat ineludible. Cal **renunciar definitivament** a noves vies d'alta capacitat com l'anomenada *Ronda Nord dels Sistemes urbans de Terrassa i Sabadell*, que no és altra cosa que el **Quart Cinturó/Ronda Nord**. Una d'infraestructura que responen a un model de desenvolupament caduc i perjudicial, basat en el creixement sense límits i en una mobilitat pensada únicament en el vehicle privat.

Un model de mobilitat al servei d'interessos especulatiu i depredadors que són els que **ens han portat a l'actual crisi mediambiental**, amb la pèrdua de biodiversitat i l'augment de la contaminació, que no pretén resoldre problemes de mobilitat sinó afavorir el creixement urbanístic i la urbanització de la plana del Vallès.

També **cal desestimar l'ampliació de l'actual aparcament** soterrat al Passeig de la Plaça Major habilitant l'actual caixa de formigó damunt l'estació dels FGC com aparcament, el qual, a més de no tenir cobertura legal com aparcament i en conseqüència ser objecte de contenciós administratiu, agreujaria encara més el **transit de vehicles al centre** de la Zona de Baixes Emissions.

La construcció d'aquestes infraestructures entra en **total contradicció** amb els objectius de la legislació i de la implantació de les ZBE que són **millorar la qualitat de l'aire** i **mitigar el canvi climàtic**, alhora es converteixen en el màxim exponent de la **doble moral de la planificació i de l'actuació política**, per una banda es volen implantar mesures per reduir la contaminació atmosfèrica i millorar la salut pública i per altra es planifiquen infraestructures innecessàries i que van en sentit contrari als objectius que diu voler assolir.

Per tot això **SOL·LICITO** que es tinguin per presentades aquestes al·legacions a l'Ordenança reguladora de les Zones de Baixes Emissions, ZBE, de Sabadell, que siguin tingudes en consideració i ens sigui notificada la seva resolució.



Isidre Soler Clarena
Entesa per Sabadell

Sabadell, 22 de febrer de 2024