



DOCUMENTACIÓ COMPLEMENTÀRIA A L'ORDENANÇA MUNICIPAL DE ZONA DE BAIXES EMISSIONS

ÍNDEX

I. MEMÒRIA GENERAL DEL PROJECTE D'ORDENANÇA

- a) JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT DE LA DISPOSICIÓ REGLAMENTÀRIA I L'ADEQUACIÓ D'AQUESTA ALS FINS QUE ES PERSEGUEIXEN.
- b) MARC NORMATIU EN QUÈ S'INSEREIX EL PROJECTE D'ORDENANÇA.
- c) RELACIÓ DE DISPOSICIONS AFECTADES PEL PROJECTE DE DISPOSICIÓ REGLAMENTÀRIA I TAULA DE VIGÈNCIES I DEROGACIONS RESULTANTS.
- d) LA COMPETÈNCIA DE L'AJUNTAMENT DE VILADECANS SOBRE LA MATÈRIA.
- e) LA RELACIÓ MOTIVADA DE LES PERSONES I LES ENTITATS A LES QUALS S'HA D'ATORGAR EL TRÀMIT D'AUDIÈNCIA.
- f) LA PROCEDÈNCIA, SI S'ESCAU, DE SOTMETRE L'EXPEDIENT A INFORMACIÓ PÚBLICA.

II. MEMÒRIA D'IMPACTE NORMATIU

- a) ANÀLISI D'IMPACTE PRESSUPOSTARI
- b) ANÀLISI D'IMPACTE ECONÒMIC I SOCIAL
- c) ANÀLISI D'IMPACTE NORMATIU
- d) IMPACTE DE GÈNERE



I. MEMÒRIA GENERAL DEL PROJECTE D'ORDENANÇA

Aquest document té per objecte donar compliment al protocol per l'elaboració i aprovació d'ordenances segons preveuen els arts. 59 a 70 de la Llei catalana 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les Administracions públiques de Catalunya, i l'art. 49 de la Llei estatal 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases del Règim Local, relatius als requisits que han de complir els expedients per a l'aprovació de les ordenances i reglaments locals.

En concret, s'estableix que els projectes normatius s'han d'acompanyar amb una memòria general que, com a mínim, detalli:

- a) Justificació de la necessitat de la disposició reglamentària i l'adequació d'aquesta als fins que es persegueixen.
- b) Marc normatiu en què s'insereix el projecte d'ordenança.
- c) Relació de disposicions afectades pel projecte de disposició reglamentària i taula de vigències i derogacions resultants.
- d) La competència de l'Ajuntament de Viladecans sobre la matèria.
- e) La relació motivada de les persones i les entitats a les quals s'ha d'atorgar el tràmit d'audiència.
- f) La procedència, si s'escau, de sotmetre l'expedient a informació pública.

En tot cas, l'elaboració d'aquest projecte d'Ordenança persegueix alinear-se amb les línies estratègiques en matèria de mobilitat, medi ambient i canvi climàtic tant de la Generalitat de Catalunya, com de l'Àrea Metropolitana de Barcelona manifestada amb el suport d'aquestes Administracions a la implementació de la zona de baixes emissions; i sobretot per tal de donar compliment a l'obligació establerta per la Llei estatal 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, que les ciutats de més de 50.000 habitants han de implantar una Zona de Baixes Emissions (ZBE).

A. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT DE LA DISPOSICIÓ REGLAMENTÀRIA I L'ADEQUACIÓ D'AQUESTA ALS FINS QUE ES PERSEGUEIXEN.

L'ordenança que pretén aprovar-se neix, com dèiem, principalment, per dos raons.

La primera, per imperatiu legal, arran de l'aprovació de la Llei estatal 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, que estableix que les ciutats de més de 50.000 habitants estan obligades a implantar una Zona de Baixes Emissions (ZBE).



En aquest mateix sentit, el Reial Decret estatal 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les Zones de Baixes Emissions, va definir els continguts que ha d'abordar un projecte de ZBE, entre d'altres qüestions, així com els instruments necessaris pel seu funcionament.

La segona raó és perquè cal crear un instrument i unes restriccions que permetin l'assoliment dels límits legals i els recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS) en relació a la qualitat de l'aire en benefici de la salut pública.

En definitiva, es tracta de dotar d'eines de caràcter jurídic que habilitin i justifiquin implementar instruments per garantir la millora de la qualitat de l'aire, mitigar el canvi climàtic, resultant en una millora de la salut de la ciutadania i la qualitat de vida urbana, impulsant una mobilitat més sostenible i inclusiva amb un menor impacte en la qualitat del medi ambient sonor, fomentant la mobilitat activa i la recuperació de l'espai públic i promovent la millora de la seguretat viària i la pacificació del trànsit.

Als efectes de justificar la necessitat de la disposició reglamentària l'adequació d'aquesta als fins que es persegueixen, val la pena fer un breu apunt als antecedents que porten a la situació legal actual.

L'Acord de París del 2015 té per objecte reforçar la resposta mundial a l'amenaça del canvi climàtic i estableix, a l'article 2, el compromís de mantenir l'augment de la temperatura mitjana mundial molt per sota de 2°C respecte als nivells preindustrials, i prosseguir els esforços per limitar aquest augment de la temperatura a 1,5°C respecte als nivells preindustrials.

A l'article 7 de l'Acord de París, s'estableix l'objectiu mundial relatiu a l'adaptació, que consisteix en enfortir la resiliència i reduir la vulnerabilitat al canvi climàtic amb vista a contribuir al desenvolupament sostenible i aconseguir una resposta d'adaptació adequada. En aquest mateix article es reconeix que l'adaptació és un repte mundial que incumbeix a tothom, amb dimensions locals, nacionals, regionals i internacionals, i, el que és més important, que un increment dels nivells de mitigació pot reduir la necessitat d'esforços addicionals d'adaptació.

En el mateix marc de les Nacions Unides, la Declaració de l'Assemblea General de les Nacions Unides de 25 de setembre del 2015, per la qual s'adopta l'Agenda 2030 de desenvolupament sostenible, concreta els 17 objectius de desenvolupament sostenible i les 169 fites de caràcter integrat, que conjuguen les tres dimensions del desenvolupament sostenible: econòmica, social i ambiental. L'Agenda 2030 és un pla d'acció que, entre d'altres coses, vol protegir el planeta de la degradació ambiental i engegar mesures urgents per reduir el canvi climàtic, amb l'objectiu que el planeta pugui satisfer les necessitats de les generacions actuals i de les futures. Aquesta declaració estableix que totes les organitzacions públiques, privades i civils dels Estats signants de la declaració implementaran el pla d'acció que representa l'Agenda 2030.



En coherència amb l'anterior, les Zones de Baixes Emissions no neixen d'una iniciativa política local aïllada, sinó que s'inscriuen en el doble marc de les polítiques de clima i qualitat de l'aire i de les polítiques de mobilitat i transport, tant en l'àmbit europeu com estatal.

En l'àmbit europeu, en relació a les polítiques de clima i qualitat de l'aire, el principal document estratègic a considerar actualment és el Pacte Verd Europeu, que fou aprovat el 2019 per la Comissió Europea per adaptar les polítiques de la UE en matèria de clima, energia, transport i fiscalitat, amb la finalitat de reduir les emissions netes de gasos d'efecte hivernacle en almenys un 55 % el 2030, en comparació dels nivells de 1990. A més, el Pacte Verd Europeu concreta els següents objectius en relació a turismes i furgonetes de nova fabricació:

- Horitzó 2030: 55% de reducció de les emissions de CO2 dels turismes de nova fabricació i 50% de reducció de les emissions CO2 de furgonetes de nova fabricació.
- Horitzó 2035: fi de la fabricació de vehicles nous amb emissions de CO2

En l'àmbit del canvi climàtic les referències principals a considerar en relació amb les Zones de Baixes Emissions són, el Pla de l'Objectiu Climàtic per 2030, que fixa per a aquest any una reducció del 55% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle en 2030 respecte a 1990; la Llei Europea del Clima, que li dona suport jurídic a aquestes propostes; i el Reglament que estableix les normes relatives a les emissions de CO2 dels turismes i furgonetes.

En relació a la contaminació de l'aire, la referència normativa principal és la Directiva 2008/50/CE relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa.

La Comissió Europea està avançant en l'establiment de nous límits legals per a diversos contaminants atmosfèrics, tot aproximant-los als recomanats per l'Organització Mundial de la Salut, que són, significativament, més baixos, i per això ha presentat una proposta destinada a actualitzar i fusionar les Directives vigents sobre qualitat de l'aire ambient (2004/107/CE i 2008/50/CE), si bé a dia d'avui encara no han estat aprovades i per tant, no constitueixen normativa. No obstant, serveixen de base i es tenen en compte a mode de recomanació.

D'aquesta manera, moltes de les ciutats i territoris que avui compleixen la legislació vigent, superaran els límits legals d'alguns contaminants quan entri en vigor la nova norma, reforçant la necessitat d'aplicar mesures com la Zona de Baixes Emissions.

De fet, durant l'any 2021 l'OMS va aprovar unes noves directrius mundials sobre la qualitat de l'aire, en concret sobre partícules en suspensió (PM2.5 i PM10), ozó (O3), diòxid de nitrogen (NO2), diòxid de sofre (SO2) i monòxid de carboni (CO). Aquestes



directrius aporten proves del dany que la contaminació de l'aire infligeix a la salut humana en concentracions encara més baixes del que se suposava fins ara.

Les directrius recomanen nous nivells de qualitat de l'aire , més estrictes, per protegir la salut de la població mitjançant la reducció de nivells dels principals contaminants de l'aire, alguns dels quals també contribueixen al canvi climàtic.

Quelcom semblant ocorre amb la normativa sobre el soroll (Directiva 2002/49 sobre avaluació i gestió del soroll ambiental), l'impacte del qual sobre la salut ha estat revisat per l'Organització Mundial de la Salut, generant també recomanacions de límits més estrictes que els vigents.

Tot això lliga amb les polítiques de mobilitat i transport.

L'activitat de la Unió Europea relativa a les Zones de Baixes Emissions es desplega en nombrosos fronts, des de l'homologació de vehicles, fins a la descarbonització del sector, passant per la seguretat viària o la planificació de la mobilitat urbana. Entre els principals documents estratègics a tenir en compte es troba el Llibre Blanc de la Comissió Europea adoptat el 2011 amb el títol "Full de ruta cap a un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible", el qual inclou un capítol sobre mobilitat urbana, on una de les iniciatives té a veure amb les ZBE.

En definitiva, combinant les polítiques de mobilitat amb les ambientals, cal recordar la cada vegada més rellevant política europea de descarbonització del transport.

Una de les principals fites en aquest sentit fou la comunicació de la Comissió Europea titulada "Cap a la consecució d'una mobilitat de baixes emissions".

La política europea de mobilitat es completa amb la "Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent: canalitzar el transport europeu de cara al futur (2020)" i el "Marc de la política de la Unió Europea en matèria de seguretat viària per 2021-2030", documents que també van conformant el context de les ZBE.

En aquest context internacional i europeu, i en concordança amb els drets reconeguts per la Constitució Espanyola (CE), això és el dret a disposar d'un medi ambient adequat per al desenvolupament de la persona, així com el deure de conservar-lo (art. 45.1) i el dret de qualsevol persona a la protecció de la seva salut (art. 43.1), l'Estat espanyol aprovà la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, esdevenint-ne una regulació cabdal per a la mitigació del canvi climàtic i, en definitiva, per a la millora de la qualitat ambiental.

Aquesta Llei té per objecte assegurar el compliment, per part d'Espanya, dels objectius de l'Acord de París al que s'ha fet referència anteriorment; així com promoure l'adaptació als impactes del canvi climàtic i la implantació d'un model de desenvolupament sostenible.



La citada Llei té caràcter bàsic i estableix a l'art. 14 que tots els municipis 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 hauran d'adoptar l'establiment d'una zona de baixes emissions dins del seu terme municipal.

Pel que fa a Catalunya, l'art. 27 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya estableix el dret de totes les persones a viure en un medi equilibrat, sostenible i respectuós amb la salut, i també el dret a la protecció davant de les diferents formes de contaminació.

A la vegada, estableix el deure de totes les persones de col·laborar en les actuacions que tendeixin a eliminar les diferents formes de contaminació, amb l'objectiu de mantenir-lo i conservar-lo per a les generacions futures.

En aquest marc, i atesa la contaminació atmosfèrica que pateix l'Àrea Metropolitana de Barcelona, àmbit en el que s'inclou la ciutat de Viladecans, i els imperatius legals esmentats, l'Ajuntament ha d'aprovar un instrument normatiu, en forma d'ordenança, que permeti la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Viladecans amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire.

En definitiva, la finalitat de la zona de baixes emissions de Viladecans és la de reduir les emissions contaminants a l'atmosfera procedents del trànsit rodat, per així millorar la qualitat de l'aire que es respira a la ciutat i, per tant, millorar la salut pública del conjunt de la població, i apropar els nivells de contaminants recomanats per l'OMS i complir amb els límits de qualitat de l'aire establerts a la legislació vigent. Tot això al mateix temps que s'evoluciona en la mitigació de l'emergència mundial del canvi climàtic i s'impulsen canvis en la mobilitat de la ciutat.

Aquesta actuació s'aliena plenament amb el compromís de Viladecans, com a municipi, de reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle al màxim de cara al 2030, intentant convertir-se en una ciutat neutra en emissions. Aquest és un repte de enorme magnitud que requerirà de grans canvis socials.

Destacar les diferents accions que s'han portat a terme des de l'Ajuntament de Viladecans, en la línia de l'objectiu esmentat.

L'Any 2009 es va aprovar el Pla d'Actuació per l'Energia Sostenible (PAES), arran de l'adhesió, al 2008, de la ciutat a la iniciativa europea del Pacte dels Alcaldes per l'energia sostenible.

Per altra banda, l'any 2014 el municipi es va adherir a la iniciativa europea anomenada "Mayors adapt" i l'any 2015 va elaborar el Pla Local d'Adaptació al Canvi Climàtic (PLACC), que es va posar en marxa el 2016.



Tots dos documents (PAES i PLACC) es van actualitzar i integrar posteriorment en el Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC), que compta amb gairebé 90 accions per reduir les emissions i per adaptar-nos als efectes del canvi climàtic.

L'any 2019, davant les evidències de la gravetat de la crisi climàtica, el Ple Municipal va aprovar la Declaració local d'Emergència Climàtica.

Aquest fet va ser l'embrió de la creació de dos instruments comunitaris per avançar en les mesures que ens han d'ajudar a reduir emissions: el Pacte pel Clima (una comunitat de persones i organitzacions interessades i implicades en la lluita contra el canvi climàtic) i la Taula Local per l'Emergència Climàtica (el grup motor i de coordinació per donar-li forma al Pacte i fer-ne el seguiment).

Per assolir la fita de reduir les emissions i aconseguir convertir-se en una ciutat neutra d'emissions, l'Ajuntament ha elaborat una sèrie d'estratègies i instruments necessaris i que s'enumeren a continuació:

➤ **Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (2016)**

Actualment es troba en fase de renovació, el PMUS apunta a 10 objectius principals, en sintonia amb la implantació de la ZBE:

1. Millora de la seguretat viària
2. Afavorir la mobilitat a peu
3. Augmentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual
4. Promoure l'ús de transport col·lectiu
5. Garantir la distribució de mercaderies de manera àgil i ordenada
6. Fomentar l'ús racional del cotxe privat
7. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les demandes dels residents
8. Disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica
9. Sensibilitzar i conscienciar a la ciutadania sobre els valors de la mobilitat sostenible
10. Garantir la coordinació amb els municipis de l'entorn.

➤ **Pla d'Acció per l'energia sostenible i el clima de Viladecans (2017):**

Amb l'adhesió a aquest pla, Viladecans es compromet a executar accions per assolir reduccions d'emissions de gasos d'efecte hivernacle de com a mínim el 40% a l'any 2030 respecte l'any 2005 i l'adopció d'un enfocament conjunt per abordar la mitigació i adaptació al canvi climàtic.



El PAESC (Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima) consta de 59 accions de mitigació i planteja la reducció de 55.283 tCO₂eq per a l'any 2020, un 25% sobre el total de les emissions de GEH de l'àmbit del pla de l'any 2005, i de 88.884 tCO₂eq per a l'any 2030, un 40% sobre el total de les emissions de GEH de l'àmbit del pla de l'any 2005.

➤ **Pla d'Acció per a la millora de la Qualitat Acústica 2020-2025 (2020):**

Els objectius principals d'aquest Pla d'Acció són:

1. Identificar les zones on hi hagi una superació dels objectius de qualitat acústica i establir les mesures i accions necessàries per reduir els nivells d'immissió.
2. Definir programes i accions per preservar i protegir les zones tranquil·les del municipi.
3. Establir les mesures i accions pertinents per mantenir o reduir els nivells d'immissió a les zones on no se superen els objectius de qualitat.

En concret, **la mesura del pla AC-18 ja contemplava la creació d'una Zona de Baixes Emissions.**

➤ **Estratègia 2030 (2022)**

L'Estratègia Viladecans 2030 és un document que defineix el marc estratègic del present i el futur. El seu objectiu és guiar i ajudar a afrontar els reptes globals de forma proactiva i compromesa, permetent l'anticipació per rendibilitzar al màxim les oportunitats econòmiques, socials i institucionals. Tot això garantint un desenvolupament urbà sostenible, procurant el benestar material i emocional de la població sense deixar ningú enrere, i afavorint una ciutat pròspera i equitativa que generi oportunitats per a tots i totes els seus residents, així com una ciutat plena d'aliances amb altres administracions.

L'estratègia s'emmarca en les agendes globals com instruments-guia: l'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides, l'Agenda Urbana de la Unió Europea i l'Agenda Urbana espanyola.

S'articula a través de 6 eixos estratègics i 25 reptes. En concret, els 6 eixos estratègics són:

- Dinamització econòmica
- Transició ecològica
- Innovació educativa
- Vida saludable
- Resiliència de ciutat
- Model de regeneració urbana (molt vinculat a l'agenda urbana de Viladecans).

A més, entre els 25 reptes de l'Estratègia, cal destacar els següents:



Repte 7. Millorar la qualitat de l'aire mitjançant la implantació de la Zona de Baixes Emissions, l'electrificació de la mobilitat i del consum energètic, la incentivació de la mobilitat sostenible (bicicleta, VMP, transport públic, vehicles compartits, etc.), així com el foment de la naturalització dels espais públics i la conservació de la biodiversitat a la ciutat.

Repte 10. Fomentar la mobilitat lliure en carboni, potenciant la creació d'infraestructures que permetin augmentar els desplaçaments a peu o en bicicleta, incrementant les freqüències i les línies d'autobús urbà, la micromobilitat i els nodes d'intercanvi.

Repte 21. Afavorir la ciutat de proximitat, en la qual les activitats, serveis, dotacions i llocs de treball i oci siguin a prop de tothom.

Repte 23. Garantir la qualitat i l'accessibilitat universal dels espais públics.

Repte 24. Potenciar els mitjans de transport sostenibles que siguin una alternativa atractiva, confortable i assequible envers el vehicle privat.

Repte 25. Aconseguir una estructura urbana compacta i amb diversitat d'usos, que prioritzi processos de reforma interna en el seu desenvolupament.

➤ **Agenda Urbana de Viladecans 2030 (2022):**

L'Agenda Urbana de Viladecans és el resultat d'un procés intens de reflexió compartida amb la ciutadania i principals agents socials i econòmics de la ciutat, així com de la feina interna entre els diferents departaments de l'Ajuntament de Viladecans.

Els temes bàsics que tracta són el desenvolupament urbà sostenible, la rehabilitació i regeneració urbana, la rehabilitació energètica i l'accessibilitat, les ciutats intel·ligents, la intermodalitat i l'accés a un habitatge digne, entre altres problemàtiques relacionades amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de l'Agenda Urbana 2030 de l'ONU.

En concret, **l'Agenda estableix 121 accions** en diferents blocs temàtics entre els quals es troben els següents:

- Afavorir la proximitat i la mobilitat sostenible
- Prevenir i Reduir els Impactes del Canvi Climàtic i Millorar la Resiliència
- Evitar la Dispersió Urbana i Revitalitzar la Ciutat Existent

Tots aquests blocs temàtics inclouen accions com la creació d'una zona de baixes emissions, creació i consolidació de xarxes d'itineraris ciclistes i a peu, augmentar la



superfície destinada al vianant o instal·lació d'una infraestructura que faciliti l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual entre la ciutadania.

Missió Climàtica:

En base a l'Estratègia 2030 i l'Agenda Urbana, el juny de 2022 es va començar a treballar en les Missions Viladecans 2030, un espai de treball compartit entre l'administració i la societat.

Una d'aquestes missions de ciutat s'anomena "Esdevenir una ciutat neutra climàticament" i té per objectiu fer de Viladecans una ciutat neutra d'emissions al 2030 i d'emissions negatives al 2050, optimitzant el cicle de l'energia i augmentant la presència de la natura al nucli urbà.

Les Missions és un model de governança que ha començat a utilitzar la Unió Europea, fruit de l'experiència en recerca i innovació els darrers anys, per tal de sumar tot el talent d'un territori per assolir un objectiu. Pretenen estimular la participació i creativitat, treballar transversalment i impulsar les solucions de baix a dalt, de manera que cada idea innovadora treballi en pro de la Missió. En definitiva, es parteix de la base que les polítiques municipals no són suficients i que cal implicar a tota la comunitat en la definició de solucions, per aquest motiu la metodologia amb la que es treballa la missió segueix l'esquema del diagrama de la quàdruple hèlix de la Mariana Mazzucato. Viladecans compta amb una gran xarxa d'agents locals i de proximitat que pertanyen a diferents sectors i àmbits d'activitat, completant representació d'aquesta quàdruple hèlix.

Així, l'Ajuntament va decidir seguir aquest innovador model de governança compartida, a la vegada que creà l'Oficina del Futur de Viladecans, per tal de treballar les diferents Missions.

En concret, més de mig centenar de professionals de diferents sectors s'han sumat al personal de l'administració per guiar aquest camí en l'acte de posada en marxa del projecte.

Per tot l'anterior, la zona de baixes emissions de Viladecans, esdevé un instrument de planificació imprescindible ja no per donar compliment a l'obligació legal referida, que també, sinó perquè forma part dels objectius de ciutat per tal d'assolir una ciutat neutra d'emissions; i, per tant, per implementar i donar cobertura legal aquesta mesura, es creu oportú tramitar i aprovar, si s'escau, el present projecte normatiu, amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire, mitigar els efectes del canvi climàtic i afavorir una millor qualitat ambiental de la ciutat.



B. MARC NORMATIU EN QUE S'INSEREIX EL PROJECTE D'ORDENANÇA.

La normativa que constitueixen el marc normatiu en que s'insereix el projecte d'ordenança són, els que es detallen a continuació:

B.1 Normativa Europea:

- Directiva 2004/107/CE del Parlament Europeu i del Consell de 15 de desembre de 2004, relativa a l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics en l'aire ambient. Aquesta norma estableix uns objectius de qualitat de l'aire per a la protecció de la salut humana i el medi ambient en el seu conjunt.
- Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa, que obliga als estats membres a assolir uns nivells determinats de qualitat de l'aire.
- En relació a l'estratègia europea a favor de la mobilitat de baixes emissions, destaquem el Reglament (UE) 2019/631, pel qual s'estableixen normes de comportament en matèria d'emissions de CO₂ dels turismes nous i dels vehicles comercials lleugers nous, i fixa reduccions del 37, 5% d'emissions de CO₂ de turismes per a 2030 partint d'uns nivells ja ambiciosos en 2021, i es marca com a referència almenys un 35% de vehicles de zero o baixes emissions (inferiors a 50gCO₂/km) per a 2030 i el Reglament (UE) 2019/1242, pel qual s'estableixen objectius de reducció a vehicles pesants nous en 2025 i 2030.

B.2 Normativa estatal:

- Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, que té per objecte assegurar el compliment per part de l'Estat Espanyol dels objectius de l'Acord de París, signat en data 22 d'abril de 2016 per part d'Espanya, i igualment pretén promoure l'adaptació als impactes del canvi climàtic i la implantació d'un model de desenvolupament sostenible, entre d'altres aspectes. En aquest sentit, l'art. 14.3 d'aquesta norma estableix l'obligació per part de determinades entitats locals, entre les que s'inclou Viladecans, d'adoptar plans de mobilitat urbana sostenible que introdueixin mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat, incloent-se, entre d'altres, l'establiment de zones de baixes emissions.
- El Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel que es regulen les zones de baixes emissions, que té per objecte, entre d'altres, definir el contingut bàsic dels projectes de zones de zones de baixes emissions, fixar-ne objectius concrets i quantificables, que puguin ser convenientment monitoritzats i avaluats; en definitiva, regular els requisits mínims que hauran de satisfer les zones de baixes emissions que les entitats locals estableixin, de conformitat amb els principis de cautela i acció preventiva, de correcció de la contaminació en la font mateixa, de no regressió i de qui contamina paga. Pretén dotar de seguretat jurídica a particulars i empreses que poden veure's



afectades a conseqüència de les restriccions d'accés, circulació i estacionament que comporten les ZBE.

- La Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, i el Reial Decret 102/20211, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, que transposa a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva (UE) 2008/50/CE de 21 de maig de 2008; que atorguen potestat per adoptar, entre d'altres, mesures de restricció total o parcial de trànsit, incloent-hi restriccions als vehicles més contaminants a certes hores o en certes zones.
- Text Refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat vial, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, en especial en relació al règim infractor.
- La Llei 2/2011, de 4 de març, d'Economia Sostenible, en quant a les polítiques de transport i mobilitat sostenible. En concret, el seu art. 100 que estableix els objectius que han de perseguir les administracions públiques en el desenvolupament de la política d'impuls de la mobilitat sostenible.

B.3 Normativa catalana:

- La Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric i el Decret 322/1987, de 23 de setembre, de desplegament d'aquesta Llei.
- La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat; en tant que pionera en la mobilitat sostenible, l'estudi dels consums energètics associats i la recerca d'un model eficient de mobilitat.
- Llei 27/2006, de 18 de juliol, pel qual es regulen els drets d'accés a la informació, de participació pública i d'accés a la justícia en matèria de medi ambient; la qual incorpora les Directives (UE) 2003/4/CE i 2003/35/CE.
- El Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig, aprovat pel Decret 152/2007, de 10 de juliol, prorrogat pel Decret 203/2009, de 22 de desembre, i que posteriorment ha estat substituït pel Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, aprovat pel Govern de la Generalitat mitjançant l'Acord GOV/127/2014, de 23 de setembre.
- La Llei 19/2009, de 22 d'octubre, de salut pública de Catalunya.



C. LA RELACIÓ DE LES DISPOSICIONS AFECTADES PEL PROJECTE DE DISPOSICIÓ REGLAMENTÀRIA I LA TAULA DE VIGÈNCIES I DEROGACIONS RESULTANTS.

En quant a la relació de les disposicions afectades pel Projecte d'Ordenança i la taula de vigències i derogacions resultants, val a dir que, les afectacions que s'han detectat són de desenvolupament o especificitat.

És a dir, el projecte de disposició reglamentària no contradiu les disposicions vigents, sinó que, en tot cas, si el projecte normatiu és finalment aprovat, desenvoluparà parcialment o ampliarà les següents disposicions, atès que en concretarà l'actuació administrativa:

- ORDENANÇA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓ DE VILADECANS aprovada pel Ple en sessió ordinària del 30 d'abril de 2020.

L'art. 3 preveu que quan les circumstàncies ho requereixin, s'adoptaran mesures especials de regulació i ordenació del trànsit, amb la prohibició o restricció de la circulació de vehicles, la canalització de les entrades i les sortides de la ciutat predeterminades vies, o la reordenació de l'estacionament, fent compatible la seva equitativa distribució entre tots els usuaris.

Per la seva banda, l'article 4.5c) referent a les actuacions especials, estableix que l'Ajuntament podrà crear zones de baixa emissió de contaminants i davant d'episodis de contaminació ambiental en que pels nivells de contaminants en l'aire superin els valors límits recomanats podrà restringir temporalment el transit als vehicles més contaminants. I en el futur aquestes restriccions podran arribar a ser de caràcter permanent.

Per tant, el projecte d'ordenança que es vol aprovar, desenvolupa les previsions relatives a les zones de baixes emissions de l'ordenança municipal de circulació, i per tant, ambdues estan plenament alineades, sense entrar en contradicció; no essent necessari derogar cap disposició que contradigui la nova norma.

D. COMPETÈNCIA DE L'AJUNTAMENT DE VILADECANS SOBRE LA MATÈRIA.

La competència de l'Ajuntament de Viladecans per aprovar l'ordenança reguladora de la Zona de Baixes Emissions està reconeguda en les normes generals i sectorials de l'ordenament jurídic.



De manera genèrica, la competència municipal per redactar i aprovar el projecte d'Ordenança, s'infereix de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de Bases de Règim Local.

En concret, l'article 4.1.a) regula la potestat reglamentària de les Entitats Locals; atribuint-ne a l'Alcalde la imposició de sancions a l'art. 21.1n) i atribuint al Ple de la corporació l'aprovació de l'Ordenança en l'art. 22.2d).

A l'art. 49 del mateix text legal es regula el procediment d'aprovació de l'Ordenança Municipal, en relació amb el Títol VI de la Llei de Procediment Administratiu de les Administracions Públiques.

La pròpia Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, disposa en el seu article 25.2 que els municipis han de tenir competències pròpies, en els termes establerts a les lleis tant estatals com autonòmiques, en matèria de protecció contra la contaminació atmosfèrica en les zones urbanes, així com en matèria de trànsit, estacionament de vehicles i mobilitat.

Igualment, pel que fa a l'àmbit sectorial, tant la Llei estatal 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, que preveu que les ciutats de més de 50.000 habitants estan obligades a implantar una Zona de Baixes Emissions (ZBE), com el Reial Decret estatal 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les Zones de Baixes Emissions, on, entre d'altres, es defineixen els continguts que ha d'abordar un projecte de ZBE, atribueixen en el marc del desenvolupament de les seves competències en matèria de medi ambient urbà, la regulació de les zones de baixes emissions a les entitats locals.

Tot això en el benentès que l'obligació establerta a l'art. 14 de la Llei estatal 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, té caràcter de llei bàsica i segueix la mateixa línia que d'altres instruments aprovats pel Govern espanyol: el Programa Nacional de Control de la Contaminació Atmosfèrica (PNCCA), de 27 de setembre de 2019, el Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima 2021–2030 (PNIEC), de 20 de gener de 2020, i la Declaració d'Emergència Climàtica i Ambiental, de 21 de gener de 2020.

L'article 16.4 de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, estableix que les entitats locals, en l'àmbit de les seves competències, poden elaborar els seus propis plans i programes, amb la finalitat de complir els nivells establerts en la normativa corresponent, i els permet d'adoptar mesures de restricció total o parcial del trànsit, entre les quals s'inclouen les restriccions als vehicles més contaminants, a certes matrícules, a certes hores o en certes zones, entre altres.



Al seu torn, l'article 3.3 del Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, imposa a les entitats locals l'obligació d'adoptar les mesures necessàries per garantir que les concentracions dels contaminants regulats no superin els objectius de qualitat de l'aire i per a la reducció de les concentracions, en particular mitjançant l'aprovació de plans de millora de qualitat de l'aire i de plans d'acció a curt termini.

En matèria de salut pública, l'article 27.2 de la Llei estatal 33/2011, de 4 d'octubre, General de Salut Pública, disposa que les administracions públiques, en l'àmbit de les seves competències han de protegir la salut de la població mitjançant activitats i serveis que actuen sobre els riscos presents en el medi ambient i en els aliments, a l'efecte de desplegar els serveis i les activitats que permetin la gestió dels riscos per a la salut que puguin afectar la població.

Pel que fa a la mobilitat, l'article 7 del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel que s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, atorga als municipis la competència de restringir la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius mediambientals (lletra g), i l'article 18 d'acordar, pels mateixos motius, la prohibició total o parcial d'accés a parts de la via, amb caràcter general, o per a determinats vehicles, o el tancament de determinades vies.

A nivell material, atès que des de l'Àrea Metropolitana de Barcelona es va impulsar una de les primeres ZBE de l'estat espanyol, la ZBE rondes de Barcelona, la qual ha esdevingut el principal referent en relació a la normativa i els instruments jurídics i tècnics desenvolupats; i atesa la proximitat a aquesta primera ZBE de referència, sumat al fet que Viladecans pertany a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la ZBE de Viladecans que es desenvolupa s'empara fonamentalment sota el paraigües de les recomanacions i les experiències ja adquirides per part de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, si bé sense oblidar el principi d'autonomia local i l'exercici ple i lliure de les competències pròpies de l'Ajuntament de Viladecans.

E. LA RELACIÓ MOTIVADA DE LES PERSONES I LES ENTITATS A LES QUALS S'HA D'ATORGAR TRÀMIT D'AUDIÈNCIA.



Per tal de tirar endavant aquest Projecte normatiu i juntament amb el Projecte d'implantació de la Zona de Baixes Emissions, s'han portat a terme diferents moments participatius, detallant-se el seu abast i les persones i entitats que han participat.

E.1.- En quant a la Consulta prèvia de l'Ordenança:

L'article 133.1 de la Llei estatal 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques (LPACAP) defineix que, prèviament a l'elaboració del projecte o avantprojecte de llei o de reglament, se substanciarà una consulta pública a través del portal web de l'Administració competent on es demanarà l'opinió dels subjectes i de les organitzacions més representants possiblement afectats per la futura norma sobre:

- Els problemes que es pretenen solucionar amb la iniciativa.
- La necessitat i l'oportunitat de la seva aprovació.
- Els objectius de la norma.
- Les possibles solucions alternatives regulatòries i no regulatòries.

En aquest sentit, **la consulta es va posar en marxa a finals de setembre de 2023 coincidint amb la campanya de comunicació i sensibilització de la Bicicletada popular**, en el context de la setmana europea de la mobilitat (16 a 24 de setembre de 2023), per tal de recollir les inquietuds ciutadanes durant el procés d'exposició de la proposta de l'ordenança.

Ha estat una exposició del projecte i una consulta on line oberta a la ciutadania a través de la plataforma PARTICIPA 311. També es va habilitar una adreça de correu electrònic per a propostes i/o dubtes: ZBE@viqual.cat.

A més, es van penjar documents informatius relacionats, així com es va fer difusió de la convocatòria als tallers que es detallen més avall, amb l'enllaç per a la inscripció als mateixos.

Segons les dades recollides a través de Google Analytics hi ha hagut un total de 689 visites i 156 usuaris que s'han interessat, dels quals 18 es van fer seguidors del procés.



E.2.- Inici activitats sensibilització ZBE

El tret de sortida de la campanya de sensibilització sobre la ZBE es va fer coincidir amb la Bicicletada popular. Es tracta d'una celebració que està emmarcada dins de la campanya del Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya per sensibilitzar sobre la necessitat de racionalitzar l'ús del cotxe dintre de les ciutats. Es va realitzar el 17 de setembre de 2023 i hi van participar més de 500 persones.

Es va instal·lar una carpa informativa i es va fer lliurament de tríptics amb informació del projecte, així com un qüestionari per emplenar amb 7 preguntes clau per copsar la percepció de la ciutadania sobre la qualitat de l'aire i la contaminació acústica.

En total es varen recollir 199 butlletes omplertes, de les quals el 89% dels participants són residents de la ciutat. A l'apartat final de les butlletes reservat per a l'aportació d'idees per reduir la contaminació de l'aire i l'acústica associada a la mobilitat, es van recollir 52 comentaris, entre els quals destaquen: fer un major ús i millora del transport públic, habilitar més zones verdes i/o de vianants i/o regular i reduir el tràfic a les zones urbanes, així com fer un control de sorolls als vehicles i locals d'oci. El resultat consta a la memòria del Projecte de Zona de Baixes emissions.

E.3.- Tallers informatius ZBE

Es va organitzar un taller dinamitzat per l'equip tècnic responsable del pla de treball, a través d'unes presentacions en format PowerPoint i es van realitzar en dues jornades. La primera sessió va ser presencial al casal de barri Montserratina durant la tarda del 21 de novembre del 2023, on els assistents es van poder reunir en grups de treball per fer les seves aportacions al projecte. Hi van participar 32 persones.

La segona es va realitzar de manera virtual el 22 de novembre amb l'objectiu d'arribar a la màxima audiència i facilitar la difusió i la participació ciutadana. Es va obrir el canal xat per anar recollint les preguntes que sorgien al llarg de la sessió, que es van intentar respondre al final del taller o, si més no, es va convidar a enviar-les per correu electrònic en el cas de les inquietuds més particulars i/o més complexes.

S'hi van connectar 26 persones.



Als tallers es van formular diferents preguntes entorn a les regulacions i les diferents afectacions. Ara bé, també es van realitzar algunes propostes de modificacions dels plantejaments inicials que va presentar l'Ajuntament.

En concret, arran d'ambdues sessions, el projecte de ZBE així com el projecte d'ordenança ja incorpora la següents observacions i/o modificacions:

- Excloure el carrer Tecnologia, en tant que vial perimetral, de l'àmbit de la ZBE.
- Excloure els vehicles històrics amb matrícula H, de les restriccions de circulació de la ZBE.
- Reubicar 2 càmeres a carretera de la Vila.

E.4.- Període d'exposició pública i recollida d'al·legacions en relació al Projecte d'Ordenança de ZBE.

En tot cas i atès que la restricció de circulació a determinats vehicles pot abastar a qualsevol ciutadà, el Projecte de implantació de la zona de baixes emissions s'ha exposat al públic pel període de 30 dies hàbils, i el projecte d'ordenança es sotmetrà al tràmit d'audiència/tràmit de informació pública pel termini de 15 dies hàbils, en tant que afecta drets i interessos legítims dels ciutadans, en virtut i compliment d'allò previst a l'art. 133.2 de la Llei del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques.

Igualment, i un cop aprovada inicialment pel Ple Municipal, el text de la ordenança es sotmetrà a informació pública, i, tal i com estableix l'article 83 de la Llei estatal 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques (LPACAP), l'anunci haurà d'assenyalar el lloc d'exhibició, i en tot cas ha d'estar a disposició de les persones que el sol·licitin a través de mitjans electrònics a la seu electrònica corresponent, i en determinarà el termini per formular al·legacions, que en cap cas podrà ser inferior a vint dies.

E.5.- En quant a la Comunicació:

A nivell d'estratègia de comunicació s'estableixen els següents objectius:

- Informar a la ciutadania sobre el procés de posada en marxa de la ZBE a Viladecans, així com el funcionament de la mateixa en el dia a dia.
- Crear un clima d'opinió favorable al voltant de la mateixa a través d'una política de comunicació proactiva, transparent, propera i molt progressiva en el temps.



- Emmarcar la ZBE com una de les accions principals impulsada des d'Europa, per guanyar qualitat de vida a través d'una millor qualitat de l'aire, i sota el segell del premi europeu GreenLeaf 2025.

Al llarg de totes les accions, l'atenció es dirigirà vers un públic generalista local, format per la ciutadania i tenint especialment en compte els líders d'opinió com els mitjans de comunicació comarcals, així com la resta d'institucions implicades en la coordinació.

En relació als canals de comunicació, s'utilitzaran tots els canals institucionals disponibles:

- "Landing page" pròpia a la web de l'Ajuntament
- "Newsletter" mensual
- Revista municipal
- Xarxes socials municipals: "Facebook", "X", "Instagram" i "Youtube".
- WhatsApp
- Cartellera en equipaments públics
- Presència en actes de ciutat

A més, també s'invertirà en canals externs de pagament:

- Opi's de ciutat
- Continguts patrocinats a xarxes socials
- Inserció de publicitat a mitjans de comunicació

Se seguirà una estratègia de comunicació per onades, en funció del moment de desenvolupament del projecte i amb el 2027 com a horitzó final de mandat:

- **Onada 1:** Llançament de la campanya de ZBE a Viladecans coincidint amb la bicicletada popular de la setmana de la mobilitat sostenible (setembre 2023) i fins a final d'any. Inclou les següents accions:



- Zona informativa a través de panells i “flyers” a la bicicletada popular.
- Opi’s de ciutat de presentació de la ZBE
- Espai al web municipal amb un llistat de Preguntes Freqüents disponibles
- Reportatge a la revista municipal
- Difusió a través de xarxes socials i WhatsApp del Taller de ZBE presencial i virtual, per resoldre dubtes i donar suport directament a la ciutadania.
- Cartellera en equipaments públics per fer convocatòria dels Tallers de ZBE.
- Coordinació amb la campanya de l’AMB sobre la ZBE a l’àmbit metropolità i reforç dels seus missatges a través dels nostres canals municipals.
- **Onada 2:** Segona fase que s’iniciava al gener del 2024 coincidint amb el desplegament més visible a nivell de ciutat de la ZBE i que s’allargarà fins aproximadament al maig del 2024:

Inclou les següents accions:

- Busteig a totes les llars de Viladecans d’un díptic recordatori amb la informació més important de la posada en marxa de la ZBE, recull de la informació difosa durant l’onada 1. I ampliant a aquells terminis que es considerin adients (data de posada en marxa de la ZBE, data d’inici de les sancions, etc.)
- Difusió de continguts online via xarxes socials relatius a la instal·lació a la nostra ciutat d’aquells elements propis de la ZBE (instal·lació de càmeres, retolació de senyalística, etc.) Es preveuen diversos impactes allargats en el temps.
- Reportatge a la revista municipal cotxe elèctric que ajudarà a donar compliment de la normativa de la ZBE, així com de la resta d’eines. Recordatori de les principals dates rellevants de posada en marxa.
- Difusió via WhatsApp i “newsletter” de les dates de posada en funcionament i inici del període sancionador de la ZBE.



- Ampliació de la informació publicació al web municipal, si es considera adient.
- Quan es posi en marxa la ZBE, redacció i difusió d'una notícia a l'espai d'actualitat del web que reculli el funcionament i alguns testimonis de la ciutadania.
- Durant tota la segona onada, es treballarà també en la difusió d'articles que relacionen la salut amb la qualitat de l'aire, a través de diversos experts.
- Durant tota la segona onada, es valorarà incloure el projecte de la ZBE com un exemple de bona praxis en una ciutat capital Greenleaf a Europa; en anglès i entre públics internacionals.

Al mateix temps, aquells continguts comunicatius que s'elaborin a partir del Grup de la Missió de Ciutat 2030 per esdevenir climàticament neutres també es vincularan a aquest projecte.

▪ **Onada 3:** Tercera fase s'iniciarà el maig del 2024, aproximadament, i té el seu punt àlgid quan s'iniciï el període sancionador. Inclou les següents accions:

- Nova campanya d'opis de ciutat posant l'èmfasi en les dates de l'inici del període sancionador.
- Nova notícia a la revista municipal explicant sancions i inici d'aquest període.
- Difusió a xarxes socials, a la "newsletter" i al canals de WhatsApp dels continguts anteriors.
- A principis de tardor, es planteja l'elaboració d'un vídeo que mostri el seguiment d'un dia de feina del cotxe de control o d'una patrulla municipal, relatiu al compliment de la ZBE. I que expliqui i recordi el nombre de sancions que s'estan posant al mes, imports, etc.
- La nova bicicletada popular de 2024 relacionada amb la Setmana Europea de la Mobilitat Sostenible comptarà de nou amb panells informatius sobre la ZBE.
- Les accions que es duguin a terme a nivell de ciutat amb dies internacionals relacionats amb la qualitat de l'aire, com per exemple, el Dia Internacional del Cels



Blaus de la ONU, també inclourà recordatori de la ZBE. Emmarcada, a més, en els actes amb segell GreenLeaf.

- Abans d'acabar l'any, es preveu una notícia d'avaluació de la ZBE on s'expliqui el funcionament d'aquesta.
- Tots els continguts informatius anteriors estaran disponibles amb el format ajustat també a la app Viladecans&Tu.

F. LA PROCEDÈNCIA, SI S'ESCAU, DE SOTMETRE L'EXPEDIENT A INFORMACIÓ PÚBLICA.

Com s'ha esmentat en l'apartat anterior i atès que la restricció de circulació a determinats vehicles pot abastar a qualsevol ciutadà, el Projecte de implantació de la zona de baixes emissions s'ha exposat al públic pel període de 30 dies hàbils, i el projecte d'ordenança es sotmetrà al tràmit d'audiència/tràmit de informació pública pel termini de 15 dies hàbils, mitjançant publicació a la web institucional, en tant que afecta drets i interessos legítims dels ciutadans, en virtut i compliment d'allò previst a l'art. 133.2 de la Llei del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques.

II. MEMÒRIA D'IMPACTE NORMATIU

La memòria d'avaluació de l'impacte normatiu respon als principis de bona regulació de l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques (LPACAP) i s'elabora de conformitat amb l'article 64 de la Llei 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.

Conté, de manera preceptiva, els informes d'impacte normatiu, el d'impacte pressupostari i fiscal, el d'impacte econòmic i social i el d'impacte de gènere.

A) ANÀLISI D'IMPACTE PRESSUPOSTARI I ANÀLISI D'IMPACTE ECONÒMIC I SOCIAL.

D'acord amb les Directrius per l'elaboració de les normes municipals, aquest expedient inclou l' *INFORME TÈCNIC ECONÒMIC D'IMPACTE PRESSUPOSTARI, I D'IMPACTE ECONÒMIC I SOCIAL DE LA IMPOSICIÓ DE LA NOVA ORDENANÇA MUNICIPAL DE ZONA DE BAIXES*



EMISSIONS DE VILADECANS, emès per La cap del departament de Gestió Econòmica, i que es transcriu íntegrament:

1 Normativa d'aplicació

- El Text Refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març. (TRLRHL)
- La Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques.
- La Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic.

L'objecte del present estudi econòmic consisteix en analitzar l'impacte pressupostari, així com l'econòmic-social de la proposta d'aprovació del projecte de nova ordenança municipal reguladora de les zones de baixes emissions a Viladecans.

2 Principals característiques de la nova ordenança

L'article 2 del projecte d'ordenança estableix com objecte **la creació i gestió de les zones de baixes emissions, així com els criteris de circulació per la zona de baixes emissions (ZBE)** inclosa dins el terme municipal de Viladecans, amb la finalitat de reduir la contaminació ambiental.

El projecte d'ordenança estableix com a mesura específica la **restricció del trànsit** per la ZBE, en concret **es prohibeix la circulació per la zona de baixes emissions** inclosa dins del terme municipal de Viladecans a què es refereix l'article 3.1. **als vehicles definits com a més contaminants** previstos a l'article 4.1.d, detallats a l'annex 2. No obstant, els vehicles relacionats en l'Annex 2 podran estar autoritzats temporalment, fins una data determinada, per accedir i circular en les ZBE de forma continua o discontinua por mesos, dies o hores.

S'estableixen uns horaris de restricció del trànsit en les ZBE, unes exempcions, i unes autoritzacions de circulació en funció d'unes condicions del vehicle i de renda.

El control del compliment de les disposicions del projecte d'ordenança es fa automàticament mitjançant un sistema de lectura de matrícules. **I estableix un règim sancionador** pel cas d'incompliment de les restriccions d'accés i circulació en les ZBE. En concret, a l'article 19 es regulen les següents sancions:

Article 19. Infracció i sanció

a) *La infracció tipificada en aquesta ordenança se sanciona de conformitat amb el que disposa l'article 76 (lletra z3) 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.*



b) *Infracció greu: No respectar les restriccions de circulació derivades de l'aplicació de la zona de baixes emissions.*

c) *La sanció a la infracció tipificada en l'apartat b) com a greu se sanciona amb una **multa de 200 euros**, de conformitat amb el que disposa 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.*

d) *La sanció establerta a l'apartat anterior **pot incrementar-se en un 30 per cent de la seva quantia mínima en cas de reincidència**. S'entén que hi ha reincidència quan s'ha comès en el termini d'un any més d'una infracció de la mateixa naturalesa, quan així hagi estat declarat per resolució ferma.*

e) *En la fixació de les sancions de multa es té en compte que, en qualsevol cas, la comissió de la infracció no resulti més beneficiosa per a la persona que ha comès la infracció que el compliment de la norma infringida.*

3 Impacte econòmic de l'establiment de l'ordenança

3.1 Impacte econòmic-social sobre el ciutadà

El projecte d'ordenança afecta als ciutadans usuaris de vehicles que hagin de circular per les ZBE, restringint la circulació per determinats tipus de vehicles, classificats com a més contaminants.

3.1.1 Noves actuacions

Per una part implica noves actuacions a realitzar pels ciutadans en els següents casos:

- D'acord amb el que estableix l'article 13 del projecte d'ordenança (Registre metropolità de **vehicles estrangers** i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions), les persones que siguin titulars de vehicles als quals es refereix l'annex 2 del projecte d'ordenança (vehicles més contaminants), que **vulguin beneficiar-se de les autoritzacions d'accés temporals previstes a l'article 9**, els han d'inscriure en el Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- **Per obtenir autoritzacions temporals d'accés i circulació** per la ZBE, els ciutadans de vehicles que compleixin unes condicions hauran de sol·licitar-les al Registre metropolità, d'acord amb el que estableix l'article 5 del Reglament que el regula.

3.1.2 Cost renovació vehicle

També cal plantejar un possible impacte econòmic negatiu sobre una part de la ciutadania que no disposa de vehicle amb etiqueta ambiental (residents a les ZBE o que circulen



habitualment per elles). És a dir, l'impacte econòmic sobre aquells ciutadans que tinguin un vehicle sense etiqueta ambiental, i que per poder circular per la ZBE es plantegin la necessitat de substitució del vehicle per un de menys contaminant (decisió de despesa i/o avançament de la substitució).

Per tal de valorar l'impacte econòmic d'aquesta decisió/avançament de despesa, ens basarem en la informació aportada per la societat privada municipal Viladecans Qualitat SL (d'ara en endavant VIQUAL) que analitza el parc circulant de vehicles al municipi de Viladecans i l'enquesta de mobilitat en dia feiner.

3.1.2.1 Estudi del parc circulant:

L'estudi realitzat per VIQUAL, juntament amb l'AMB, sobre el parc circulant al municipi de Viladecans, analitza com evoluciona durant el temps el repartiment percentual de les etiquetes ambientals dels vehicles i la possible afectació als ciutadans de Viladecans.

S'analitzen en 4 dates diferents el percentatge del parc circulant sense etiqueta ambiental, per determinar quin percentatge de vehicles es veurien afectats per la ZBE Viladecans:

- Gener 2022:
10,5% de vehicles sense etiqueta ambiental. I pels residents de Viladecans aquest percentatge s'elevava a un 13,3%.
- Setembre 2022:
7,1% de vehicles sense etiqueta ambiental. I pels residents de Viladecans aquest percentatge s'elevava a un 9,2%.
- Maig 2023:
5,7% de vehicles sense etiqueta ambiental. I pels residents de Viladecans aquest percentatge s'elevava a un 7,3%.
- Desembre 2023:
4,8% de vehicles sense etiqueta ambiental. I pels residents de Viladecans aquest percentatge s'elevava a un 6,1%.

D'aquest estudi es dedueixen les següents conclusions:

- Progressivament els vehicles sense etiqueta s'estan reduint.
- El parc circulant del resident de Viladecans és lleugerament més antic que el que prové d'altres municipis.
- L'afectació de la Zona de Baixes Emissions és pel percentatge de vehicles sense etiqueta ambiental, els quals, al mes de desembre 2023 eren un 6,1% pels residents de Viladecans.

3.1.2.2 Enquesta de mobilitat en dia feiner:



En l'última enquesta de mobilitat en dia feiner realitzada (EMEF 2021) es podien extreure varies respostes característiques dels residents dins d'una Zona de Baixes Emissions.

De tots els enquestats, es determinava que només un 7% de la població s'havia vist afectada per la implantació de la Zona de Baixes Emissions, la qual cosa s'aproxima a les dades aportades en l'apartat anterior.

Dins d'aquest 7% afectat, alguns usuaris havien eliminat desplaçaments o havien canviat el mode de transport, i un 29,7% havia canviat el seu vehicle anterior per un vehicle amb etiqueta ambiental.

Per tant, extrapolant la mateixa hipòtesi (el 30% dels afectats canviarien els seus vehicles) sobre el 6,1% de vehicles sense etiqueta ambiental a desembre 2023, resultaria que pel cas de Viladecans el percentatge estimat de residents de Viladecans que canviarien els seus vehicles per la implantació de la Zona de Baixes Emissions resultaria de l' 1,83% del parc circulant.

3.1.2.3 Valoració econòmica:

Per calcular econòmicament l'impacte sobre els ciutadans de Viladecans del canvi de vehicle per la implantació de la ZBE, ens basem en el percentatge del 1,83% del parc circulant resultant de l'estudi esmentat a l'apartat anterior.

Per determinar quin nombre de vehicles resulta, es disposa de dades del parc censat al municipi, on les últimes dades indiquen que el parc censat de Viladecans és de 42.273 vehicles (dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya del desembre del 2023). No obstant, es desconeix el percentatge d'aquests vehicles que circulen en dies feiners per dins del municipi (parc circulant). Farem dues hipòtesis: que el parc circulant coincideixi amb el censat (100% del censat) i que sigui del 80% del censat.

L'altre element necessari per determinar un import econòmic estimat d'aquest impacte als ciutadans és el preu del vehicle d'adquisició. Ens basarem amb el preu mitjà d'un cotxe de segona ma publicat a l'últim trimestre del 2023 que era de 20.764€. (font publicació: <https://www.coches.net/blog-profesionales/el-precio-del-coche-de-ocasion-se-acerca-a-los-21000-euros/>)

Així, una possible estimació econòmica del càlcul de l'impacte als ciutadans de Viladecans podria ser la següent, en base a les dues hipòtesis esmentades:

Hipòtesis 1: que el parc circulant coincideixi amb el total censat

Parc de vehicles censat (IDESCAT des2023)	42.273
Parc de vehicles circulant per la ZBE (hipòtesi 100%)	42.273
Previsió vehicles afectats per la ZBE i possible canvi	1,83%
Hipòtesis resultant del Nombre de vehicles forçats a nova adquisició	774



<u>Càlcul de la previsió de cost per la ciutadania del canvi de vehicle derivat de la implantació de la ZBE:</u>	
Preu mitjà d'un cotxe de segona ma últim trim.2023	20.764€
Hipòtesi de nombre de cotxes forçats a nova adquisició	774
Cost resultant per la ciutadania de la hipòtesi plantejada	16.071.336€
Nombre habitants de Viladecans 2023 (IDESCAT)	66.615
Cost resultant / habitant	241,26€

Hipòtesis 2: que el parc circulant sigui el 80% del total censat

Parc de vehicles censat	42.273
Parc de vehicles circulant per la ZBE (hipòtesi 80%)	33.818
Previsió vehicles afectats per la ZBE i possible canvi	1,83%
Hipòtesis resultant del Nombre de vehicles forçats a nova adquisició	619
<u>Càlcul de la previsió de cost per la ciutadania del canvi de vehicle derivat de la implantació de la ZBE:</u>	
Preu mitjà d'un cotxe de segona ma últim trim.2023	20.764€
Hipòtesi de nombre de cotxes forçats a nova adquisició	619
Cost resultant per la ciutadania de la hipòtesi plantejada	12.852.916€
Nombre habitants de Viladecans 2023 (IDESCAT)	66.615
Cost resultant / habitant	192,94€

3.1.3 Beneficis a la salut per la reducció de contaminants i soroll

Com efectes positius sobre la ciutadania cal plantejar el benefici sobre la salut derivat de la millora de la qualitat de l'aire (per reducció d'emissions de gasos contaminants) i la reducció del soroll, del que se'n preveu derivi un estalvi de costos sanitaris.

Aquest impacte és de difícil monetització. Per obtenir el benefici que es genera en termes monetaris caldria multiplicar la reducció de contaminants originats a la ZBE pels valors monetaris d'aquests.

Com a font d'informació, ens basarem en les dades de l'estudi de "*impacte de la ZBE Rondes de Barcelona. Anàlisi cost-benefici*", elaborat al 2022 pel "*Gabinet d'estudis econòmics*". Aquest estudi ha valorat per la ZBE de Barcelona, que té una extensió de 95km², l'evolució de les emissions de CO₂ en els escenaris de la posada en marxa de la ZBE respecte de no fer-ho, i apunta que les diferències d'emissió per Km són poc significatives, i el benefici en reducció de CO₂ procedeix bàsicament de la disminució del quilometratge.



D'acord amb la informació subministrada pel servei de Mobilitat de l'ajuntament, l'extensió en Km2 de la ZBE projectada al municipi de Viladecans és de 4,1Km2.

Com que no disposem de dades concretes o estimacions de reduccions de contaminants pel cas de Viladecans, ens basarem en la quantificació de l'estudi realitzat per la ZBE de Barcelona esmentat, de 95km2, dels beneficis ambientals de la reducció d'emissions, que per al primer any de l'escenari valora el següent:

	any 2020	
	95	km2
Nox	1.879.945	€
PM10	130.024	€
PM2.5	3.911.023	€
CO	9.438	€
CO2	2.343.105	€
	8.273.535	€

Si extrapolem aquesta informació al cas de la ZBE de Viladecans, amb una extensió de 4,1km2, s'obtidria una valoració de benefici ambiental de 357.068€

	ZBE BCN 2020			ZBE Viladecans	
	95	km2	€/km2	4,1	km2
Nox	1.879.945	€	19.789	81.134	€
PM10	130.024	€	1.369	5.612	€
PM2.5	3.911.023	€	41.169	168.792	€
CO	9.438	€	99	407	€
CO2	2.343.105	€	24.664	101.123	€
	8.273.535	€	87.090	357.068	€

3.1.4 Agregació dels beneficis i costos a la ciutadania:

El resultat estimat net de costos-beneficis pels ciutadans de Viladecans derivat de les valoracions plantejades als punts 3.1.2 i 3.1.2 d'aquest informe és el següents per les 2 hipòtesis de l'estudi esmentades al punt 3.1.2:

	Hipòtesis 1: circulant 100% del censat	Hipòtesis 2 (circulant 80% censat)	
Cost canvi de vehicle	-16.071.336	-12.852.916	€
Benefici reducció contaminants	357.068	357.068	€
Resultat	-15.714.268	-12.495.848	€
Nombre habitants a 31/12/2023	66.615	66.615	habitants



cost/habitant	-236	-188	€/habitant
---------------	------	------	------------

3.2 Impacte econòmic-pessupostari sobre la administració

3.2.1 Cost de la inversió inicial

L'ajuntament de Viladecans l'any 2022 va acceptar la subvenció de 2.525.662,33€ (expedient 167/2022/C00158) del "Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del plan de recuperación, transformación y resiliencia", atorgada pel MITMA, que aprovava l'execució del Projecte d'implantació de zones de baixes emissions i transformació digital de transport urbà, amb un cost total previst de 3.781.567,33 euros, i un període d'execució comprès del 01/03/2022 fins el 31/12/2024.

Import subvenció	Aportació recursos municipals	Total cost projecte (IVA inclòs)
2.525.662,33	1.255.905,00	3.781.567,33

El cost total del projecte inclou 4 subprojectes, essent el número 4 el de la zona de baixes emissions, inclou les actuacions que es detallen a continuació i que al moment d'acceptar la subvenció (2022) estima els següents imports de costos:

	subPROJECTE	ACTUACIÓ	COST ACTUACIÓ (IVA INCLOS)
1	Actuacions de millora accessibilitat i calmat de trànsit		1.392.633,64
2	Zones d'estacionament regulat		1.079.298,58
3	Digitalització transport		693.418,00
4	Zona de baixes emissions	Adquisició vehicles elèctrics de control (LOT 3)	35.695,00
4	Zona de baixes emissions	Senyalització horitzontal i vertical (LOT 2, 4 i 6)	56.386,00
4	Zona de baixes emissions	Sistema de control de càmeres OCR (LOT 1 i 3)	309.965,71
4	Zona de baixes emissions	Sensors de contaminació (LOT 1 i LOT 2)	137.335,00
4	Zona de baixes emissions	Campanyes de comunicació ZBE (LOT 2)	24.200,00
4	Zona de baixes emissions	Redacció de plànols i informes tècnics ZBE	17.555,41



4	Zona de baixes emissions	Redacció estudis bàsics de seguretat i salut	18.140,00
4	Zona de baixes emissions	Serveis de project manager i coord. seguretat i s.	16.940,00
4	Zona de baixes emissions		616.217,12
		Suma total costos dels 4 projectes objecte de subvenció del MITMA	3.781.567,34

A data actual, l'import total estimat de les inversions inicials, ajustat als preus de licitació i/o adjudicació, suma un total de 431.375,85€ IVA inclòs segons la relació següent:

	ACTUACIÓ	COST ACTUACIÓ (IVA INCLOS)
1	Sistema control de càmeres de control	163.760,77
	10 càmeres de control accés a la ZBE	
	1 càmera instal·lada al vehicle de control ZBE	
2	Adquisició vehicle elèctric per la ZBE	35.015,50
3	Senyalització horitzontal i vertical	22.564,44
4	Sensors medio-ambientals i acústics	161.097,71
5	Redacció del projecte	17.545,00
6	Redacció estudis seguretat i salut	4.830,39
7	Direcció obra i coordinació de seguretat i salut	10.164,00
8	Campanyes comunicació ZBE	16.398,04
		431.375,85

3.2.2 Noves tasques i costos de manteniment

Per tal de valorar l'increment de tasques en determinats departaments de l'ajuntament i dels costos addicionals anuals que implica el funcionament de la nova ZBE i els derivats de l'ordenança proposada, s'ha procedit a sol·licitar informació a aquells serveis que intervenen en alguna gestió relacionada amb l'objecte de la nova ordenança de la ZBE, això és:

- Àrea d'Espai Públic (gestió de la mobilitat)
- Àrea de Transformació Digital (gestió i costos anuals del manteniment dels nous softwares)
- Policia Local (validació de les sancions)
- Departament de Serveis Jurídics (resolució d'al·legacions de sancions, recursos contenciosos-administratius)
- SPM VIQUAL (que actualment gestiona les zones d'estacionament regulat)



Amb la informació subministrada pels diferents serveis, departaments i VIQUAL, l'impacte pressupostari valorat estima uns costos anuals per l'ajuntament d'aproximadament 375.005€, que de forma esquemàtica es resumeix en el quadre següent:

Valoració econòmica d'impacte pressupostari del funcionament de la nova ZBE i les actuacions derivades de la nova ordenança			
	Impacte pressupostari dels costos anuals directes de la gestió i manteniment de la implantació de la ZBE	Cost total, IVA inclos	Font
1	Contracte anual del manteniment preventiu i correctiu de les 10 càmeres de control d'accés a la ZBE i de la càmera OCR instal·lada al vehicle de control de la ZBE (hardware)	26.547,00	VQ
2	Contracte anual del sistema del software del sistema de control d'accés	14.150,00	VQ
3	Manteniment anual de la senyalització horitzontal	1.650,00	VQ
4	Manteniment anual de la senyalització vertical	3.300,00	VQ
5	Manteniment anuals dels sensors medio-ambientals i acústics	14.300,00	VQ
6	Contracte anual de manteniment del software Somdenweb (Somintec) per la gestió de sancions per la Policia Local	3.328,00	Tdig
7	Consums anuals elèctrics: del vehicle, aparells de control, PDAs...	2.800,00	VQ
8	Altres contractes de despeses corrents:		VQ
	Reparació i manteniment del vehicle elèctric	2.000,00	VQ
	Integració dels softwares als sistemes actuals (càmeres, sensors i sistema de control), així com el manteniment actualitzat dels APIs	5.300,00	VQ
	Manteniment vinilació del vehicle	1.800,00	VQ
	Manteniment targetes SIM dels nous equips	2.600,00	VQ
	Vestuari conductor vehicle	800,00	VQ
	Despeses de Comunicació	1.800,00	VQ
9	Conveni de col·laboració amb l'AMB pel control i autorització dels vehicles que circulin per la ZBE i intercanvi d'informació. Aportació anual de l'ajuntament	30.000,00	VQ
10	Cost de recaptació de les multes per part de l'ORGT	150.338,00	
11	Recursos Humans: costos directes		
	1 conductor vehicle elèctric ZBE. 100% dedicació (nou personal)	42.500,00	VQ
	1 Tècnic municipal de mobilitat àrea E.Public: 5% dedicació	3.279,00	EP
	1 Tècnic municipal àrea Transf.Digital: 3% dedicació	1.654,00	Tdig
	1 Policia Local (validació sancions): 20% dedicació	10.000,00	Policia
	1 Administratiu de Gestió Tribut.: gestió sancions. 3% dedicació	4.149,00	Gtrib
	6 Tècnics de Serveis jurídics: resolució recursos. 14% dedicació	52.710,00	Sjurid
	Suma import anual d'impacte pressupostari dels costos	375.005,00	

A continuació s'expliquen les fonts d'informació i els supòsits dels càlculs:

1. Contracte anual del manteniment preventiu i correctiu de les 10 càmeres de control d'accés a la ZBE i de la càmera OCR instal·lada al vehicle de control de la ZBE (hardware)



El preu anual de l'actual contracte de manteniment servei de manteniment preventiu, correctiu i evolutiu dels aparells intel·ligents de mobilitat i de control del trànsit és de 62.747,24€, per un total de 26 aparells. Això representa un preu/unitari 2.413,36€, que apliquem a les 11 càmeres noves de la ZBE per obtenir una previsió de cost anual de 26.546,91€

2. Contracte anual del sistema del software del sistema de control d'accés

Segons informa VIQUAL, l'estimació del cost està basat en el preu anual del contracte actual que l'empresa gestiona pel control de les zones d'estacionament regulat (hardware de control similar). El cost actual és de 3.537,60 € anuals per 6 unitats, el que resulta uns 589,60€/unitat anuals.

Al disposar la ZBE de 24 unitats, l'import de gestió i manteniment del software del sistema de control s'estima en 14.150,00€ anuals.

3. Manteniment anual de la senyalització horitzontal

Segons informa VIQUAL, l'estimació del cost del manteniment de la senyalització horitzontal prové dels costos actuals que disposa l'empresa municipal per les superfícies pintades de les Zones d'Estacionament Regulat (mateixes tasques). El cost actual és de 3.210,00 € anuals per una superfície aproximada de 280 metres quadrats en línies i símbols, el que resulta uns 11,46 €/m2 anuals.

Al disposar la ZBE de 144 metres quadrats de línies i símbols, l'import de manteniment de la senyalització horitzontal s'estima en 1.650,00 € anuals.

4. Manteniment anual de la senyalització vertical

Segons informa VIQUAL, l'estimació del cost del manteniment de la senyalització vertical prové dels costos actuals que disposa l'empresa municipal per les senyals de les Zones d'Estacionament Regulat (mateixes senyals). El cost actual és de 3.755,00 € anuals per 66 unitats, el que resulta uns 56,89€/unitat anuals.

Al disposar la ZBE de 58 senyals verticals, l'import de manteniment de la senyalització vertical s'estima en 3.300,00 € anuals.

5. Manteniment anuals dels sensors medio-ambientals i acústics

Segons informa VIQUAL, l'estimació que fa dels costos dels sensors mediambientals i acústics provenen dels contracte actual que disposen el departament de Medi ambient i el Departament de Sistemes de l'Ajuntament.



Respecte els sensors de soroll el Departament de Medi ambient disposa d'un contracte de 5.060,00€ anuals per 11 unitats (similars a les que s'adjudicaran per la ZBE), el que resulta uns 460,00 €/unitat anuals.

Respecte els sensors mediambientals el Departament de Sistemes disposa d'un contracte de manteniment pel sensors emplaçat al Centre Cívic Pau Picasso per 690,00 € anuals.

Per altra banda, s'ha d'afegir el cost del manteniment i actualització del software i el visualitzador de dades, el qual s'estima en uns 340,00€ anuals més.

Al disposar la ZBE de 5 sensors de qualitat i 10 sensors mediambientals, l'import de gestió i manteniment dels sensors s'estima en 14.300,00 € anuals.

6. Contracte anual de manteniment del software Somdenweb (Somintec) per la gestió de sancions per la Policia Local

Segons informa l'àrea de Transformació Digital, l'import anual contractat per aquesta gestió és de 3.327,98€ (exp.18/2022/CSERV)

7. Consums anuals elèctrics: del vehicle, aparells de control, PDAs...

Segon informa VIQUAL, l'estimació dels costs de l'electricitat prové dels costs actuals de 0,60 €/KWh de l'empresa municipal i dels consums dels elements de la ZBE.

Tant les càmeres com els sensors estan dissenyats perquè funcionin amb energia solar gairebé la totalitat d'ells, per la qual cosa el seu consum energètic es considera neutre i compensat.

El vehicle elèctric, disposa d'una bateria de 41KWh, la qual s'estima que es recarregui dos cops per setmana segons l'autonomia del vehicle i els kilòmetres que es recorreran dins del municipi diàriament. Per tant, es preveu un consum de 4.264 KWh i un cost de 2.558,20 €/any.

Els aparells de control, com les PDAs dels agents i les càmeres embarcades tenen un baix consum energètic, de 0,015KWh, però s'estima una càrrega diària en dies laborables, la qual cosa suposa uns 403 KWh i un cost de 241,80 €/any

Per tant, els costs d'electricitat s'estimen en 2.800 €/any.

8. Altres contractes de despeses corrents:

Reparació i manteniment del nou vehicle elèctric per la ZBE i inspeccions periòdiques. La societat VIQUAL estima uns costos anuals de 7.500€, que ajustem a 2.000€ inicialment al tractar-se d'un vehicle nou.



Integració de tots els softwares de nova implantació (càmeres, sensors, sistema de control) als sistemes actuals i el manteniment actualitzat d'aquests APIs. La societat VIQUAL estima en 5.300,00€/any.

Vinilació del vehicle de control i manteniment en bon estat d'aquesta vinilació. La societat VIQUAL estima en 1.800,00 €/any.

Manteniment i costos mensuals de les targetes SIMs de dades implantades a tots els equips de ZBE. La societat VIQUAL estima en 2.600,00 €/any.

Despeses de vestuari del personal destinat a la ZBE (conductor vehicle). La societat VIQUAL estima en 800,00 €/any.

Despeses d'impressió i comunicació de temes varis que puguin sorgir durant l'execució del manteniment i la gestió del servei. La societat VIQUAL estima en 1.800,00 €/any.

9. Conveni col·laboració amb l'AMB pel control i autorització dels vehicles que circulin per la ZBE i intercanvi d'informació. Aportació anual de l'ajuntament

En els costos assumits per l'Ajuntament s'inclou el conveni de col·laboració amb l'AMB per la Plataforma ZBE, el qual, pel nombre de ciutadans de Viladecans correspon un import de 30.000 €/any, segons informa l'empresa VIQUAL.

Segons informa l'AMB, el cost de manteniment de 4 càmeres està inclòs en l'import del conveni esmentat.

10. Costos de gestió de la recaptació de les multes per part de l'ORGT

Per valorar els costos de gestió que cobra l'ORGT de la Diputació de Barcelona per la recaptació de les multes aplicarem el 30% que cobra actualment per les multes amb recàrrec sobre l'import d'ingressos anuals calculats de 501.125€. Això representa un cost de gestió anual de 150.338€

11. Recursos Humans: costos directes

Per valorar els costos directes de despeses de personal que representarà per l'ajuntament l'execució de les tasques derivades de la posada en marxa d'aquestes noves ZBE, ja sigui per necessitats de noves contractacions, com per les dedicacions que suposaran pel personal actual, hem procedit a sol·licitar informació als serveis i àrees que intervenen.

No s'inclouen a la valoració del total costos de personal els costos indirectes dels serveis intermedis, ja que no es tracta d'un informe de costos d'una taxa, sinó de valorar l'impacte pressupostari en despeses i ingressos de la implementació de la nova ZBE, objecte del projecte de la nova ordenança reguladora.

**VIQUAL:**

Estima la necessitat de contractar 1 agent de control, que conduirà el vehicle, amb 100% de dedicació a les ZBE. La societat estima un cost anual de 42.500€

Àrea d'Espai Públic. Servei de Mobilitat.

La direcció de serveis d'aquesta àrea s'estima una dedicació aproximada del 5% de la jornada d'1 tècnic de mobilitat. Representa una valoració de cost anual de 3.279€

Àrea de Transformació Digital.

La direcció de serveis d'aquesta àrea s'estima una dedicació aproximada del 3% de la jornada d'1 tècnic. Representa una valoració de cost anual de 1.654€

Polícia Local

Des de Policia s'estima una dedicació aproximada del 20% d'un agent de policia a la tasca de validació de les sancions, en base a la previsió del nombre estimat de 19 sancions/dia. Representa una valoració de cost anual de aproximadament 10.000€

Gestió Tributària

Des de Tresoreria s'estima una dedicació aproximada del 3% d'un administratiu a la gestió de sancions. El que representa una valoració de cost anual de aproximadament 4.149€

Departament de Serveis Jurídics:

El departament estima, en una primera fase, una dedicació aproximada de 5 hores setmanals de 6 tècnics per la instrucció dels expedients de resolució d'al.legacions i recursos contenciosos-administratius. Això representa una valoració de cost anual d'aproximadament 52.710€

3.2.3 Nou règim sancionador

El control del compliment del que estableix el projecte d'ordenança està reglamentat mitjançant l'establiment d'un nou règim sancionador, amb multa de 200€ a aquells vehicles que incompleixen amb les normes de restricció de circulació en les ZBE.

Per tal de valorar un escenari de **previsió d'ingressos**, s'ha consultat a l'empresa municipal VIQUAL, que gestiona actualment la zona d'estacionament regulat, i ens han facilitat la següent informació:

Nombre de captures de matrícules:

Conjuntament amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'S.P.M. Viladecans Qualitat, S.L. ha realitzat una sèrie d'estudis del parc circulant al municipi de Viladecans. Aquest estudi, realitzat amb una única càmera ens ha transmès un nombre de captacions de 200 per hora.



La Zona de Baixes Emissions de Viladecans tindrà un funcionament, en concordança amb la resta de ZBE metropolitanes, de 7h a 20h, per la qual cosa les càmeres captaran matrícules durant 13 hores.

Finalment, les unitats de control s'estimen en 14 de fixes i una de mòbil (la qual funcionarà de mitjana la meitat de les hores que les fixes).

Amb aquestes dades es pot concloure que s'estima obtenir unes **37.700 captures diàries**.

Estimació nombre de sancions:

Segons les dades facilitades per l'AMB inicialment es poden obtenir propostes de sancions del 1,0% de les captures obtingudes, però que ràpidament s'arriba a una estabilització d'aproximadament el 0,25%.

Per altra banda, s'ha de tenir en compte que moltes de les captures diàries es tracten dels mateixos vehicles. Es considera que els vehicles que circulin per Viladecans seran captats per dues càmeres en el mateix trajecte, per la qual cosa, els valors s'han de reduir al 50%.

A més, s'ha de tenir en compte que els usuaris que hagin sigut sancionats prèviament el mateix dia en un altre municipi no ingressaran la sanció a Viladecans, sinó al municipi on hagin sigut captats inicialment. En un futur proper es preveu que tant Sant Boi de Llobregat, com Gavà i Castelldefels posin en funcionament les seves pròpies ZBE. Al trobar-se Viladecans al mig d'aquestes ZBE la repercussió de les propostes de sanció vinculades inicialment al municipi de Viladecans poden reduir-se en un 60%.

És per això, que per tal de calcular els ingressos recurrents es té en compte la dada estabilitzada del 0,25% de les captures diàries, aplicant els coeficients reductors descrits anteriorment, el qual resulta d'un 0,05% de les captures realitzades, generant un **total de 19 propostes de sanció degudament filtrades**.

Càlcul estimació d'ingressos anuals:

La nova ordenança de la ZBE en cas d'incompliment de les condicions per circular per la ZBE estableix una sanció per import de 200€.

S'estima que el 75% dels infractors realitzin el pagament mitjançant un "pronto pago", pel qual disposen d'una reducció del 50% del cost de la sanció, abonant 100€. La resta, el 25%, s'estima que al·legui o se li passi el termini màxim per tal d'aplicar-se el descompte del 50%.

Amb aquestes dades s'estimen uns ingressos diaris de 2.375€.



Per altra banda, es considera una mitja de 248 dies a l'any on la Zona de Baixes Emissions de Viladecans estarà habilitada, que ajustem en un 85% per contemplar períodes de menor o nul·la circulació, com els vacacionals. D'això resulta una estimació de 211 dies/any de funcionament.

Aplicant aquestes estimacions resulta d'una **estimació d'ingressos anuals total de 501.125€.**

Quadre resum dels càlculs de l'estimació d'ingressos anuals:

Nombre de captures diàries: 37.700

			Previsió nombre sancions / dia
Període 1: inicialment	Propostes sancions	1%	377,00
reducció per captació repetida del vehicle	Propostes sancions	-50%	188,5
reducció per sanció prèvia en altre municipi, el mateix dia		-60%	75,4
Període 2: estabilització	Propostes sancions	0,25%	94,25
reducció per captació repetida del vehicle	Propostes sancions	-50%	47,125
reducció per sanció prèvia en altre municipi, el mateix dia		-60%	18,85

Previsió resultat del nombre de sancions diàries:			19 sancions
75%	previsió que pagui immediatament	14,25	sancions
25%	previsió que al·legui (sense reducció preu)	4,75	sancions
Nombre dies / any funcionament ZBE		248	dies
Previsió nombre sancions anuals		4.712	sancions
import sanció €		200	euros
import sanció € reduïda si aplica el "pronto pago"	-50%	100	euros

Previsió ingressos anuals:

	Nombre sancions / dia	import sanció €	Import previsió Ingressos anuals	
	14,25	100	1.425,00	euros
	4,75	200	950,00	euros
Previsió ingressos diària			2.375,00	euros
Nombre dies / any funcionament ZBE			248	dies
Ajust nombre de dies funcionament		85%	211	dies
Previsió ingressos anuals			501.125,00	euros



Així doncs, d'acord amb la informació subministrada pels diferents serveis, la valoració de l'impacte agregat al pressupost municipal, al marge de la inversió inicial parcialment subvencionada explicada al punt 3.2.1, seria d'un import de despeses anuals de manteniment i RRHH de 375.005€, i d'una previsió d'increment d'ingressos derivat de la previsió de sancions de 501.125€.

Cal esmentar que l'import de despeses totals anuals d'impacte pressupostari de 375.005€ només inclou les directes de manteniment i recursos humans. És a dir, no s'inclouen la resta de costos que es valorarien en el cas que es tractés d'una ordenança reguladora d'una taxa d'un servei, com són els costos indirectes intermedis dels Serveis Generals, de direcció de l'àrea i els d'amortització anual de les inversions.

B) ANÀLISI D'IMPACTE NORMATIU. CONTINGUT DEL PROJECTE NORMATIU

En relació amb la incidència de les mesures proposades per la disposició en termes d'opcions de regulació, s'ha optat per utilitzar la forma d'ordenança, per dos motius.

D'una banda, per l'afectació del projecte normatiu a la ciutadania en general.

D'altra, perquè aquest és l'instrument previst per les disposicions normatives vigents superiors en rang, tant de caràcter general com sectorial, a les que l'Ajuntament es troba vinculat, en matèria de medi ambient, salut pública i ordenació i regulació del trànsit; específicament, en l'exercici de la potestat per restringir el trànsit per motius qualitat ambiental i canvi climàtic.

Quant a la simplificació administrativa, i a la valoració del possible establiment de noves càrregues administratives, val a dir que el projecte normatiu no regula cap procediment administratiu propi.

Els procediments als que el projecte d'Ordenança fa referència són els continguts en el Reglament del Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, norma, doncs, a la que caldrà remetre's.

El projecte d'Ordenança no incorpora noves càrregues administratives per a la ciutadania.



Ara bé, pel que fa a l'Administració, cal dir que aquesta es veu augmentada la seva càrrega administrativa en relació amb la necessitat de contractar 1 agent de control, que conduirà el vehicle, amb 100% de dedicació a les ZBE; la dedicació aproximada del 5% de la jornada d'un tècnic de mobilitat; una dedicació aproximada del 3% de la jornada d'un tècnic de transformació digital; una dedicació aproximada del 20% d'un agent de policia a la tasca de validació de les sancions; una dedicació aproximada del 3% d'un administratiu del departament de gestió tributària per la gestió de sancions; i, en una primera fase, una dedicació aproximada de 5 hores setmanals de 6 jurítics per la instrucció dels expedients de resolució d'al·legacions i recursos contenciosos-administratius.

Finalment, pel que fa a l'impacte sobre les disposicions afectades es tracta d'una afectació de desenvolupament o especificitat.

És a dir, el projecte normatiu no contradiu les disposicions vigents, no obstant, en el cas que aquest sigui finalment aprovat, desenvoluparà parcialment o ampliarà les següents disposicions, atès que en concretarà l'actuació administrativa:

- ORDENANÇA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓ DE VILADECANS aprovada pel Ple en sessió ordinària del 30 d'abril de 2020.

Es preveu a l'article 3 que "Quan les circumstàncies ho requereixin, s'adoptaran mesures especials de regulació i ordenació del trànsit, amb la prohibició o restricció de la circulació de vehicles, la canalització de les entrades i les sortides de la ciutat predeterminades vies, o la reordenació de l'estacionament, fent compatible la seva equitativa distribució entre tots els usuaris."

I, l'article 4, apartat 5, lletra c) referent a les actuacions especials, estableix que "L'ajuntament podrà crear zones de baixa emissió de contaminants i davant d'episodis de contaminació ambiental en que pels nivells de contaminants en l'aire superin els valors límits recomanats podrà restringir temporalment el transit als vehicles més contaminants. I en el futur aquestes restriccions podran arribar a ser de caràcter permanent."

Per tant, l'ordenança de circulació està plenament alineada amb el projecte d'ordenança que es vol aprovar, que desenvolupa i especifica la regulació de la zona de baixes emissions, sense que existeixin contradiccions que suposin la derogació de cap precepte.



Analitzades les ordenances municipals així com els reglaments municipals, no es preveu que el projecte normatiu pugui incidir en altres disposicions de caràcter general municipal; tanmateix, atès que s'incardinarà en un entramat normatiu complex, no es pot descartar alguna altra afectació que ara no és possible detectar.

En quant al contingut del Projecte de norma:

Quant a l'estructura i al contingut, el projecte d'ordenança consta de quatre capítols, dinou articles, tres disposicions transitòries, una disposició derogatòria, dues disposicions finals i quatre annexos.

El capítol 1 conté les disposicions generals de l'Ordenança: la competència municipal en relació a l'objecte de regulació (article 1), l'objecte i la finalitat (article 2), l'àmbit d'aplicació de l'Ordenança (article 3), les definicions dels conceptes més rellevants a l'efecte d'aquesta norma (article 4), i el projecte d'implantació de les zones de baixes emissions, la seva implantació i coherència amb els instruments de planificació (article 5 i 6).

El capítol 2 concreta els aspectes relatius a la protecció de la qualitat de l'aire pel que fa a l'objecte d'aquesta ordenança, per tal d'emfatitzar-los: la xarxa de vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica adherida al Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya (article 7).

El capítol 3 regula les mesures d'intervenció administrativa sempre en el marc del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre el trànsit, la circulació de vehicles de motor i la seguretat viària i, en el que resulti d'aplicació, en el Reial decret 320/1994, de 25 de febrer, pel qual s'aprova el Reglament de procediment sancionador en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

La mesura d'intervenció essencial és l'específica de la restricció del trànsit (article 8) en la ZBE, horaris d'aquesta restricció (article 9); mesures excepcionals de restricció del trànsit (article 10).

Es fa una remissió al Registre metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions (article 11), i s'estableixen les exempcions a les mesures de restricció de la circulació dels vehicles més contaminants (article 12) i les autoritzacions d'accés a la ZBE d'aquests vehicles (article 13), de conformitat amb el Reglament metropolità de vehicles estrangers i altres vehicles autoritzats a les ZBE.

En aquest capítol es regula també el sistema de control del compliment de la mesura de restricció, la senyalització i protecció de dades (article 14) i el seguiment dels seus efectes en la qualitat de l'aire a la ciutat (article 15).

Així mateix, es preveu la sensibilització, comunicació i participació ciutadana i l'atenció a la ciutadania (articles 16 i 17).



El capítol 4 regula el règim sancionador, tant el procediment (article 18) com el tipus infractor i la sanció corresponent (article 19). Cal posar de manifest que l'article 76 (lletra z3) 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, modificat per la Llei 18/2021, de 20 de desembre, tipifica com a infracció greu no respectar les restriccions de circulació derivades de l'aplicació dels protocols davant d'episodis de contaminació i de les zones de baixes emissions, i d'acord amb l'article 80.1 del mateix Text Legal, aquesta infracció greu és sancionable amb una multa de 200 euros.

Les disposicions transitòries primera, segona i tercera estableixen per a quines categories de vehicles es difereixen els efectes de l'Ordenança i la data d'inici del règim sancionador del capítol 4.

La disposició derogatòria única indica expressament les disposicions municipals que resten derogades.

La disposició final primera relativa a la revisió i modificació dels annexes d'aquesta Ordenança.

I la disposició final segona relativa a l'entrada en vigor de l'esmentada Ordenança, per tal de poder aplicar immediatament les mesures que conté.

L'annex 1 delimita la ZBE i concreta la delimitació al municipi de Viladecans.

L'annex 2 recull la definició de vehicles contaminants.

L'annex 3 recull la definició de vehicles singulars/especials.

L'annex 4 recull els vehicles els titulars dels quals poden obtenir les autoritzacions previstes perquè s'acosten a l'edat de jubilació.

A destacar que la revisió i modificació dels annexes de l'Ordenança podrà fer-se mitjançant Decret d'Alcaldia, a excepció de l'establiment de noves ZBE o la supressió de la inclosa a l'annex 1.

En tot cas, la revisió i modificació dels projectes tècnics de les ZBE es sotmetran a informació pública per temps no inferior a 30 dies hàbils, mitjançant anuncis en la pàgina web institucional de l'Ajuntament.

Aquesta operativa és possible atès que el nucli essencial de la regulació es troba en l'articulat del text. Per aquest fet, la remissió als annexos per tal de desenvolupar el contingut de determinats articles en cap cas comporta desregulació, ni altera la naturalesa d'allò regulat en l'articulat, ans al contrari, la remissió està justificada en raó del bé jurídic protegit.



Aquesta flexibilitat en la modificació dels annexos ve expressada per la disposició final primera del text normatiu, que estableix que els seus annexos es puguin modificar per Decret d'alcaldia, precisament per poder-los adequar, amb l'agilitat que sigui precisa, a les necessitats tecnològiques o funcionals que puguin sorgir o als nous requeriments legals dels que l'Ordenança depèn, atès que la matèria de la que és objecte aquest text normatiu és molt dinàmica i resta subjecte als avenços tècnics i científics.

D'altra banda, la modificació dels annexos mitjançant decret d'alcaldia constitueix l'instrument idoni per donar compliment als resultats del seguiment dels efectes de la mesura, establert a l'art. 15 del projecte de l'Ordenança, i al que obliga l'article 4.1 *in fine* de la Llei estatal 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic.

Igualment, i fruit de l'anàlisi de l'impacte de gènere que s'inclou en aquesta memòria, que en general valora que el llenguatge és no sexista; en tant que s'han detectat algunes excepcions, es modifica el llenguatge emprat en el projecte d'ordenança per tal d'adaptar-lo.

C) IMPACTE DE GÈNERE

Mitjançant l'avaluació de l'impacte de gènere s'avaluen els resultats que es puguin derivar de l'aprovació del projecte d'Ordenança des de la perspectiva de conèixer de manera prèvia els possibles efectes que l'aplicació de la norma proposada poden tenir sobre dones i homes; assegurar que les normes no tinguin efectes negatius en la seva aplicació, ni produeixin discriminació indirecta; proposar mecanismes de correcció i millora de les normatives per avançar cap a la igualtat de gènere efectiva.

VINCULACIÓ DE L'ORDENANÇA AMB LES DISPOSICIONS NORMATIVES EN MATÈRIA D'IGUALTAT DE GÈNERE

En relació a la igualtat de gènere, existeix una extensa legislació en la matèria que obliga les administracions públiques, també l'administració local, a tenir en compte la perspectiva de gènere en el desenvolupament i implementació de qualsevol política pública.



En l'àmbit català la Llei 17/2015, d'igualtat efectiva de dones i homes, estableix que la transversalitat de la perspectiva de gènere ha de ser un dels principis de funcionament dels poders públics, els quals han d'aplicar la perspectiva de gènere en tots els nivells i en totes les etapes de les polítiques i actuacions. A més, en la secció cinquena recull les mesures específiques en matèria de medi ambient i mobilitat, i estableix a l'article 53 que la planificació d'aquest tipus de polítiques ha de:

“a) Incorporar la perspectiva de gènere en totes les fases del disseny, la planificació, l'execució i l'avaluació urbanístics, per a posar en igualtat de condicions, en el disseny i en la configuració dels espais urbans, les necessitats i les prioritats derivades del treball de mercat i del domèstic i de cura de persones, i també per a col·laborar a eliminar les desigualtats existents.

b) Promoure la participació ciutadana de les dones i de les associacions de defensa dels drets de les dones en els processos de disseny urbanístic, i fer-ne el corresponent retorn.

2. Les administracions públiques de Catalunya, per a complir les mesures a què fa referència l'apartat 1, han de garantir: [...]

b) La planificació en els àmbits de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat basada en estudis amb estadístiques segregades per sexe, que permetin de detectar les desigualtats mesurables.

c) Els estudis d'impacte de gènere i les mesures correctores pertinents per a minimitzar els impactes diferencials en tota actuació urbanística, d'habitatge, de mobilitat o de medi ambient.

d) L'aplicació d'una política urbanística que tendeixi a crear ciutats compactes, mixtes i pròximes, que mantinguin la relació amb la natura, on es redueixi la presència i la prioritat del vehicle privat i s'introdueixin mesures per a millorar i densificar les àrees monofuncionals residencials. En aquest sentit, la política urbanística ha de preveure la descentralització de serveis, de manera que la construcció d'infraestructures i l'ordenació del sòl donin resposta a les necessitats de conciliació de la vida personal, familiar i laboral, disminuint els temps de desplaçament i garantint l'accessibilitat dels serveis en igualtat d'oportunitats.



i) Una planificació de la mobilitat que doni prioritats als temps dels desplaçaments i que tingui en compte l'accessibilitat en els itineraris quotidians relacionats amb l'organització de la vida personal, associativa, familiar, domèstica i laboral.

Igualment, el IV Pla per la igualtat de gènere municipal (2023-2026), document aprovat pel Ple Municipal que guia i planifica les mesures a implementar en aquesta matèria fins el 2026, inclou entre els reptes principals l'impuls de la transversalitat de gènere amb perspectiva interseccional i estableix objectius i mesures per a fer-ho possible, al mateix temps que s'impulsen actuacions que tenen a veure amb l'urbanisme i l'espai públic. D'aquesta manera, es pretén incorporar la perspectiva de gènere interseccional de forma transversal en tots els plans, programes i projectes de l'Ajuntament de Viladecans (Objectiu 1), garantir l'equitat de gènere i la no-discriminació en tots els espais, serveis i recursos municipals (Objectiu 3) i afavorir la participació social de les dones en igualtat de drets (Objectiu 8).

Seguint l'estratègia de la transversalitat de gènere, s'està incorporant aquesta perspectiva de forma progressiva en molts dels documents normatius i legislatius impulsats en el marc català i estatal, sigui quin sigui el seu àmbit específic de regulació i actuació. D'acord amb això, el tema que ens ocupa -millora de la qualitat de l'aire i disseny i implementació del projecte de zones de baixes emissions- compta amb un marc legal que ja incorpora, en part, aquesta mirada.

Així, l'Annex 1 del Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions, inclou entre el contingut mínim dels projectes de zones de baixes emissions "l'anàlisi d'impacte social, de gènere i de discapacitat, i amb especial èmfasi en els grups socials de major vulnerabilitat, tant des de la perspectiva de beneficis per a la salut com de limitació individual de la mobilitat, incloent les campanyes previstes per a la seva publicitat". De la mateixa manera, la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, concreta que "l'Estratègia de transició justa, així com els instruments d'aplicació i desenvolupament d'aquesta, s'han d'elaborar tenint en compte la perspectiva de gènere i han de vetllar pels principis d'inclusió social i accessibilitat universal" (Article 27.3).

ANÀLISI D'ASPECTES FORMALS



Des d'un punt de vista formal, el document en general incorpora un llenguatge no sexista malgrat algunes excepcions com, per exemple, la localitzada al principi del Preàmbul: "La Carta Europea de Salvaguarda dels Drets a la Ciutat (...), estableix el dret dels ciutadans (...)". També es detecten algunes mancances en l'apartat c) (ii) de l'Article 15. Autoritzacions d'accés a la Zona de Baixes Emissions: "Els vehicles els titulars dels quals".

Igualment, al llarg del text s'aprecia l'esforç i la voluntat de complir amb la normativa fixada en la Llei 17/2015, que especifica entre els principis d'actuació dels poders públics l'obligatorietat de fer un ús no sexista ni estereotipat del llenguatge, "que eviti l'expressió de concepcions sexistes de la realitat i els usos androcèntrics i amb estereotips de gènere, i han de promoure un llenguatge respectuós amb les dones, amb les minories i amb totes les persones en general en l'atenció personal i en tota la documentació escrita, gràfica i audiovisual" (Llei 17/2015, d'igualtat efectiva de dones i homes, Article 3, 8è).

ANÀLISI DE CONTINGUTS I D'IMPACTE DE GÈNERE

Tot i que el canvi climàtic és un fenomen global que afecta la salut i la vida quotidiana de tota la població, el seu impacte és desigual en funció de diversos factors: situació socioeconòmica, estat de salut, edat, barri o zona on s'habita, estat o qualitat dels edificis, activitats de treball desenvolupades i, entre altres, el gènere.

En l'actualitat existeixen nombrosos estudis que mostren l'impacte diferencial entre homes i dones de la contaminació atmosfèrica, al mateix temps que indiquen que les dones desenvolupen pràctiques més respectuoses amb el clima i el medi ambient, com una mobilitat més sostenible. Així, l'anàlisi de la mobilitat des d'una perspectiva de gènere permet veure diferències d'hàbits i necessitats entre els homes i les dones en unes ciutats amb una mobilitat tradicionalment pensada per donar resposta a les necessitats laborals de la societat, prioritzant el cotxe. Així, segons l'Enquesta de Mobilitat En Dia Feiner 2022 per a l'àmbit territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, les dones són el perfil de persona usuària majoritària dels mitjans de transport públic i els desplaçaments a peu, mentre que els homes ocupats d'entre 30 i 64 anys i que es mouen per motius ocupacionals són els principals usuaris tipus de la bici i el cotxe i la moto com a conductors.



Això respon als motius i les tipologies de desplaçaments que realitzen homes i dones, en estreta relació amb els rols de gènere assignats tradicionalment.

L'ordenança objecte d'anàlisi pot tenir efectes positius en termes de salut, mobilitat i qualitat de vida. En referència a la mobilitat, pot influir també en l'ús que la ciutadania fa de l'espai públic, ja que els vehicles a motor són font no només dels contaminants de l'aire, sinó també de soroll i d'ocupació de l'espai públic. Gran part de l'espai de la ciutat està dedicat al cotxe, ja sigui per la seva circulació o per al seu aparcament, en detriment de l'ús d'aquest espai públic destinat a activitats i necessitats de la vida quotidiana i no només vinculades a l'esfera productiva lligada al mercat de treball.

Així doncs, un factor clau a l'hora d'adequar la ciutat per fer-la més inclusiva i sostenible és justament incorporant la perspectiva de gènere en el desenvolupament de les polítiques públiques i la normativa que regula l'ús de l'espai públic, que en aquest cas concret s'aconsegueix a través de les restriccions del trànsit de vehicles privats contaminants. Si bé l'ordenança no incorpora de forma explícita l'anàlisi de gènere, la seva implementació pot ser un mitjà per enfortir i millorar la qualitat de vida i la salut de la població i pot impactar en la concepció i utilització de l'espai públic, així com en l'impuls d'una mobilitat que potenciï el transport públic. Per tant, potencialment pot propiciar transformacions en la línia d'assolir una major equitat de gènere.

La normativa també preveu la sensibilització, la comunicació i la participació ciutadana, sent fonamental que es dissenyi i s'implementi amb perspectiva de gènere interseccional.

CONCLUSIONS: VALORACIÓ GLOBAL I RECOMANACIONS DE FUTUR

En general, qualsevol mesura que tingui com a objectiu reduir la contaminació ambiental i millorar la qualitat de l'aire i, en conseqüència, la salut i les condicions de vida de les persones, **podem considerar-la transformadora i positiva en termes de gènere.**

Així, es podrien preveure resultats que impactin positivament en la salut, en la mobilitat i en l'ús de l'espai públic, que avancin cap a la construcció d'una ciutat més



sostenible amb la vida i amb el medi ambient i on es tinguin en compte les necessitats diverses de les persones.

Tanmateix, recollim algunes propostes i recomanacions de futur:

Tenir present el marc legal existent en matèria d'igualtat de gènere a l'hora de dissenyar i implementar textos normatius, ja que s'estableixen obligacions per a tots els àmbits sectorials sobre els que tenen competències les administracions locals.

Implementar les mesures de gènere que ja inclouen nombrosos textos legals i normatives d'àmbit autonòmic i estatal que regulen àmbits temàtics sectorials o concrets.

Recollir les dades desagregades per sexe i incloure indicadors de gènere en futures diagnosis o avaluacions relacionades amb la temàtica, amb l'objectiu de disposar de xifres que ens mostrin l'impacte de la normativa i permetin millorar les actuacions sent sensibles a les desigualtats de gènere.

Tenir en compte la perspectiva de gènere en el seguiment dels efectes de la mesures de restricció impulsades per aquesta ordenança. Per posar exemples, quan la normativa es refereix a les autoritzacions d'accés i circulació per la ZBE per a vehicles d'unitats familiars que acreditin uns ingressos anuals determinats, cal vigilar que el càlcul proposat no perjudiqui especialment les dones en tenir en compte els ingressos de la persona cònjuge o amb la "qual mantingui una relació anàloga d'afecte", aspecte aquest últim que també caldria definir de manera més concreta. O, quan es lliguen les autoritzacions d'accés i circulació al fet que el vehicle sigui un instrument necessari per a l'exercici de l'activitat professional i als anys de cotització, cal tenir en compte que moltes persones desenvolupen activitats professionals fora del mercat formal i regulat de treball.

Si la normativa contempla la participació ciutadana per al seguiment, avaluació i la recollida de propostes de millora, tenir en compte la representació de les dones en aquests espais amb l'objectiu de poder incloure les seves necessitats, enfocaments i aportacions en la matèria.



La implantació de la ZBE haurà de ser coherent amb els instruments municipals de planificació urbana estratègica i, per tant, és fonamental que tant l'urbanisme com la mobilitat urbana locals incorporin també la perspectiva de gènere i l'experiència i els drets de les dones en la construcció de la ciutat.

Viladecans, 15 de març de 2024.