



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat

### **Identificació de l'expedient**

Núm.Exp.: 937/2025/eAJT

COM A SECRETARI GENERAL DE L'AJUNTAMENT DE VILANOVA I LA GELTRÚ,

CERTIFICO: Que, a reserva dels termes que resultin de l'aprovació de l'acta corresponent, el Ple de l'Ajuntament, en la sessió Ordinària del dia 1 de desembre de 2025, va aprovar l'acord següent:

#### **Mobilitat.**

**Número: 937/2025/eAJT.**

### **APROVAR INICIALMENT LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS AL MUNICIPI DE VILANOVA I LA GELTRÚ I L'ORDENANÇA MUNICIPAL QUE EN REGULA EL FUNCIONAMENT**

#### **Relació de fets**

1. A Catalunya, l'article 6.3 de la Llei 18/2009, del 22 d'octubre, de salut pública, estableix que les administracions públiques competents en matèria de salut pública han de proporcionar les prestacions en aquesta matèria, entre les quals està la promoció i protecció de la salut i la prevenció dels factors de risc derivats de l'aire i l'aigua i dels aspectes mediambientals que puguin repercutir en la salut de les persones (lletra a), i l'article 68.1 de la Llei 15/1990, de 9 de juliol, d'ordenació sanitària de Catalunya, atorga competències als ajuntaments per prestar els serveis sanitaris necessaris per a donar compliment a les seves responsabilitats en relació amb obligat compliment de les normes i els plans sanitaris relatius al control sanitari del medi ambient, que inclou en primer terme la contaminació atmosfèrica.

Per facilitar la implementació d'aquests objectius, l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona, en data 18 de setembre de 2019, va crear la Mesa de treball per impulsar la implementació de Zones de Baixes Emissions adreçada als municipis on s'havia d'actuar de forma prioritària, i que es corresponia amb els municipis que formen part dels 40 municipis de la zona de protecció especial així com els municipis o aglomeracions urbanes de més de 50.000 habitants del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona. Els municipis que van participar en la taula de treball eren Sabadell, Mataró, Rubí, Manresa, Vilanova i la Geltrú, Granollers i Terrassa. El febrer de 2022 l'equip tècnic de l'Arc Metropolità que constituïen aquests municipis, va presentar a la Conselleria d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya, l'avantprojecte de proposta de Zona de Baixes Emissions per a les ciutats de l'Arc Metropolità, fruit d'un treball conjunt on es consensuava i



proposaven criteris i mesures comuns d'implantació per a tots els municipis d'aquest grup de treball.

L'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, en sintonia amb els municipis de l'Arc Metropolità, aposta per una implementació progressiva, socialment justa i adaptada a les necessitats locals, garantint que cap col·lectiu vulnerable quedi enrere.

2. La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, estableix a l'article 1 que L'Administració General de l'Estat, les comunitats autònomes i les entitats locals, en l'àmbit de les seves competències respectives, han de donar compliment a l'objecte d'aquesta Llei, i han de cooperar i col·laborar per a la seva consecució. En concret, l'article 14 prescriu que tots els municipis de l'Estat espanyol 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, abans de l'any 2023, l'establiment d'una Zona de Baixes Emissions dins del seu terme municipal.
3. En data 19 de desembre de 2022, el Ple de l'Ajuntament va aprovar, entre d'altres, l'acord següent:

*“PRIMER. APROVAR el compromís d'establir una zona de baixes emissions (ZBE), com una de les mesures de mitigació del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible en fase de revisió i redacció.”*

4. La Generalitat de Catalunya va aprovar el Decret 132/2024, de 30 de juliol del Departament d'Acció Climàtica en el que s'estableixen les condicions que han de complir les zones de baixes emissions que es creïn a les ciutats majors de 50.000 habitants i també en els casos en els que es superin els nivells de contaminants i micropartícules en suspensió a l'atmosfera.

En aquest Decret es defineix en l'article 19 punt 1 que la superfície mínima amb caràcter general ha de ser del 25 % del sol urbà majoritàriament d'ús residencial del municipi.

El paràgraf segon d'aquest apartat 1r estableix que per assolir la superfície indicada, els municipis poden preveure una ZBE amb una superfície inicial inferior que augmenti progressivament fins a arribar en el termini de 4 anys al 25% del sòl urbà majoritàriament d'ús residencial. Aquesta implantació progressiva requereix que en l'avaluació de la reducció de les emissions de la ZBE es comprovi que s'estan assolint les reduccions d'emissions previstes.

En el punt 2 també es contempla que es poden admetre zones de baixes emissions que comptin amb una superfície inferior a la de l'apartat 1, sempre que es compleixin determinats requeriments.

5. En data 16 de juny de 2023, es va realitzar, per part de Collin Buchanan Consultores S.A. amb NIF A85269496, segons expedient de contractació 386/2022/eCONT, un



estudi socioeconòmic sobre les característiques de la mobilitat urbana, el parc mòbil, els hàbits i les necessitats dels ciutadans, amb estimació de la renda mitjana i la relació de vehicles segons el distintiu ambiental. Aquest estudi va proporcionar dades preocupants segons que resulten ser de nivell A) 24,2% (sense distintiu), nivell B) 29,7%, nivell C) 40,2 %, ECO 5 % i nivell 0 0,9 %. Tot plegat amb un nivell de renda majoritari situat en un 82,84 % entre 12.000 i 15.000 €, fet que facilita un factor de renovació mitjana anual de la flota del 5,5 %. Tot plegat resulta preocupant des del punt de vista socioeconòmic per l'impacte que algunes mesures poden produir. Les conclusions finals són les següents:

### **“6.2. Conclusions finals.**

*La totalitat de condicions i exempcions en els accessos a la ZBE, l'elecció idònia de l'àrea proposada, les mesures complementàries de millora de la mobilitat urbana dins i fora de la ZBE, així com el calendari d'implementació i el cronograma temporal d'actuacions i mesures de la ZBE, segueixen la mateixa línia d'actuació que la resta de ZBE implementades en els municipis, la població dels quals és igual o superior a 50.000 habitants, inclosos a l'Arc Metropolità de Barcelona.*

*Amb això s'aconsegueix homogeneïtzar les formes de procedir, de manera que a la ciutadania li resulti més fàcil la interpretació de les mesures, que són similars en les diferents ciutats mencionades.*

*Per altra banda, les mesures adoptades al Pla de Pacificació “Al centre, les persones”, han generat una reducció dràstica i significativa de la mobilitat motoritzada pel centre urbà de Vilanova i la Geltrú, permetent recuperar espai per als modes tous de desplaçament, creant zones per a vianants, per exemple a la Rambla Principal, i àrees de trànsit calmat (àrea de 20 km/h) en aquelles zones on es manté la circulació i l'accés rodat del trànsit motoritzat.*

*El desenvolupament de mesures complementàries al pla abans esmentat, pot aproximar el disseny del centre urbà de Vilanova i la Geltrú a un concepte similar al que s'ha implementat a Pontevedra, que és l'únic municipi d'Espanya, de més de 50.000 habitants, que gaudeix de l'excepcionalitat de no haver de preveure una ZBE, tal com queda recollit a l'autorització que va expedir el Govern Central el 27 de desembre de 2022, a petició del consistori de Pontevedra, basant-se en l'Article 5.3 del RD 1052/2022 pel qual es regulen les Zones de Baixes Emissions.*

*L'article esmentat indica que la ciutat de Pontevedra no requereix implementar una ZBE, ja que compleix sobradament els paràmetres de qualitat de l'aire objectius de la normativa estatal, ja que les seves particulars característiques ho fan possible. Ja que no hi ha una ZBE, la ciutat, ha creat zones de trànsit reduït, en condicions similars a les plantejades a Vilanova i la Geltrú.*

*Segons dades obtingudes de l'estació de la Xarxa de Qualitat de l'Aire del MITECO (Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic), situada a Vilanova i la Geltrú, el 94% dels dies de l'any existeix una qualitat de l'aire bona, mentre que en el 6% restant és raonablement bona, sent un objectiu complex per la Zona de Baixes Emissions, millorar els nivells de qualitat de l'aire, ja que es té com a punt de partida una situació molt favorable.*



*Pels motius exposats es demostra que existeixen alternatives a la implementació de ZBE al centre de les ciutats, venint indiscutiblement acompanyades d'importants mesures en matèria de recuperació del viari urbà a àmplies zones cèntriques, com és el cas de les propostes en el Pla de Pacificació "Al Centre, les persones" de Vilanova i la Geltrú, la mobilitat motoritzada de la qual ja s'ha vist reduïda en aquest sector de la ciutat.*

*A més, seran necessàries campanyes de conscienciació social en matèria de mobilitat sostenible per a que qualsevol ciutadà, independentment de la seva condició física, transiti segur per les ciutats que aposten per la mobilitat dels vianants."*

*L'Estudi es pot consultar clicant el següent enllaç:*  
[ESTUDI SOCIOECONÒMIC ZBE VNG](#)

6. En data 5 de febrer de 2024 el Ple de l'Ajuntament va aprovar sotmetre a consulta pública prèvia la tramitació d'una ordenança reguladora de Zones de Baixes Emissions a Vilanova i la Geltrú, i la creació d'una Comissió d'estudis i treball per a la seva redacció, i una vegada finalitzat aquest tràmit, en data 25 de juliol de 2024, es reuneix la Comissió d'Estudi i Treball per a la redacció de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Vilanova i la Geltrú, s'adjunta acta de la sessió:



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans.  
Servei de Mobilitat

## COMISSIÓ D'ESTUDI I TREBALL PER A LA CREACIÓ DE L'ORDENANÇA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS DE VILANOVA I LA GELTRÚ.

### ACTA

**Lloc:** Reunió sala d'Urbanisme.

**Data:** 25 de juliol de 2024.

**Hora:** 11:00 - 12:00 h.

#### Assistents:

- President: Gerard Llobet Sánchez, Regidor d'Urbanisme, Obres, Mobilitat, Serveis Urbans i Manteniment.
- Isidre Martí Sardà, Secretari General.
- Tomàs Bonilla Núñez, Cap de Serveis Jurídics-administratius d'Urbanisme.
- Jordi Campamà Pujol, Cap del Servei de Mobilitat.
- Secretari: Pere Carbonell Garcia, Tècnic Mig de Mobilitat.

#### Ordre del dia:

- Iniciar la tramitació per a l'aprovació de l'Ordenança que ha de regular la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Vilanova i la Geltrú.

#### Documentació aportada:

1. Informe de participació ciutadana en la creació de la ZBE.
2. Informe de la necessitat d'aprovació de l'Ordenança de la ZBE.
3. Memòria justificativa per a l'aprovació de l'Ordenança de la ZBE.
4. Ordenança Reguladora de la ZBE de Vilanova i la Geltrú.

#### Desenvolupament de la sessió:

1.- S'informa que per tal de facilitar la participació de la ciutadania, la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques (LPACAP) regula al seu article 133 la participació de la ciutadania en el procediment d'elaboració de normes amb rang de Llei i reglaments, indicant que amb caràcter previ a la elaboració de la norma, es substanciarà una consulta pública prèvia en la que es demanarà la opinió dels ciutadans i de les organitzacions més representatives que potencialment es puguin veure afectats per la norma.

Per tal de facilitar la participació de la ciutadania, s'ha obert una consulta pública prèvia sobre l'Ordenança Reguladora de les Zones de Baixes Emissions a Vilanova i la Geltrú, entre els dies 2 d'abril i 2 de maig de 2024.

En aquest període s'han rebut dues aportacions de la ciutadania, tal i com consta a l'informe de la Cap de Servei de Participació i Cooperació incorporat a la reunió:

Ap1.- Tràmit 2024020361:

Atenent a la seva especial vulnerabilitat als efectes de la contaminació ambiental, sol·licito l'ampliació de la ZBE a tots els entorns escolars i d'ús freqüent per a infants, gent gran i embarassades.



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans.  
Servei de Mobilitat

Atenent als efectes nocius demostrats de la contaminació acústica, sol·licito que dins la normativa per a la regulació de la ZBE s'inclougui el soroll com a element a reduir a tota la ciutat.

AP2.-Tràmit 2024020237:

No aplicar la ZBE.

Ateses les aportacions realitzades, en el cas de la AP1, en l'apartat 2 d'aquesta memòria es defineix la justificació de la necessitat de disposar d'una nova Ordenança Reguladora de la Zona de Baixes Emissions, atesos els objectius que es descriuen en els punts 1.1 de raons d'interès general, on hi ha la millora de la qualitat atmosfèrica, la millora de la qualitat acústica i l'objectiu de millora de la salut de les persones, aquesta aportació AP1 queda clarament alineada en els objectius que es persegueixen en aquesta ordenança de forma directa i també de forma indirecta, ja que en la mesura que aquest projecte i també el de "Al Centre les Persones" promouen incentivar els mitjans de mobilitat general cap a sistemes més sostenibles, tot plegat porta clarament a un objectiu de millora de la qualitat de vida a la ciutat i de la salut de les persones que hi resideixen o hi acudeixen com a visitants.

En el cas de l'aportació AP2, no és assumible pel fet que es demana la no creació a la ciutat de la Zona de Baixes Emissions i aquesta és una obligació establerta per la Llei 7/2021 de 20 de maig de canvi climàtic, per tant no resulta assumible pel fet que suposaria haver d'incomplir aquesta obligació. En tot cas si que hi haurà exempcions per a determinats col·lectius i un període transició en l'obligació per als casos que estiguin justificats, que també quedarà establert en la Ordenança.

2.- L'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú es va adherir a l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità per tal d'impulsar un treball conjunt i consensuar i aplicar plegats els criteris i mesures d'implantació de les zones de baixes emissions.

S'ha realitzat un estudi, on s'ha analitzat i caracteritzat la mobilitat urbana de la ciutat, parc mòbil i els hàbits i necessitats dels ciutadans, havent analitzat les característiques i classificació dels vehicles censats al municipi i l'estimació d'us per nivells de renda mitjana i distintiu ambiental.

Per tot plegat es proposa establir un perímetre de la ciutat dintre del que ja es va establir en el projecte de pacificació, "al Centre les Persones", en tractar-se de la zona on es realitza una major exposició per part dels ciutadans pel fet de ser la zona d'oci i comercial de la ciutat que resulta el següent:

Seria el que quedaria delimitat, tenint com a punt de partida el nord i en sentit horari exteriorment, per el perímetre constituït pel C/ Tarragona, Sant Magi, Sant Josep, Joaquim Mir, Plaça de les Casernes, C/ de la Pastera, Plaça del Pou, C/ Unió, Providència, Almirall Colom, Plaça Soler Carbonell, Avda/ Francesc Macià, Salvador Samà, C/ Jardí, Pare Gari i Tarragona.

Aquestes vies mencionades que formarien el perímetre i quedarien excloses de la ZBE.

Per tal de fer possible el compliment de les condicions de restricció de l'àrea delimitada segons els criteris que s'estableixen en la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, es proposa la redacció i portar a aprovació una nova Ordenança que reguli les condicions d'accés a la zona delimitada com a Zona de Baixes Emissions, que es podrà constituir a partir del model genèric redactat per l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità, adaptant-lo a les característiques específiques de la ciutat de Vilanova i la Geltrú.

3.- D'acord amb l'anteriorment exposat, es procedeix a l'elaboració del projecte de l'Ordenança reguladora de la zona de baixes emissions de Vilanova i la Geltrú, a la vista de l'informe de la



Atenent als efectes nocius demostrats de la contaminació acústica, sol·licito que dins la normativa per a la regulació de la ZBE s'inclougui el soroll com a element a reduir a tota la ciutat.

AP2.-Tràmit 2024020237:

No aplicar la ZBE.

Ateses les aportacions realitzades, en el cas de la AP1, en l'apartat 2 d'aquesta memòria es defineix la justificació de la necessitat de disposar d'una nova Ordenança Reguladora de la Zona de Baixes Emissions, atesos els objectius que es descriuen en els punts 1.1 de raons d'interès general, on hi ha la millora de la qualitat atmosfèrica, la millora de la qualitat acústica i l'objectiu de millora de la salut de les persones, aquesta aportació AP1 queda clarament alineada en els objectius que es persegueixen en aquesta ordenança de forma directa i també de forma indirecta, ja que en la mesura que aquest projecte i també el de "Al Centre les Persones" promouen incentivar els mitjans de mobilitat general cap a sistemes més sostenibles, tot plegat porta clarament a un objectiu de millora de la qualitat de vida a la ciutat i de la salut de les persones que hi resideixen o hi acudeixen com a visitants.

En el cas de l'aportació AP2, no és assumible pel fet que es demana la no creació a la ciutat de la Zona de Baixes Emissions i aquesta és una obligació establerta per la Llei 7/2021 de 20 de maig de canvi climàtic, per tant no resulta assumible pel fet que suposaria haver d'incomplir aquesta obligació. En tot cas si que hi haurà exempcions per a determinats col·lectius i un període transició en l'obligació per als casos que estiguin justificats, que també quedarà establert en la Ordenança.

2.- L'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú es va adherir a l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità per tal d'impulsar un treball conjunt i consensuar i aplicar plegats els criteris i mesures d'implantació de les zones de baixes emissions.

S'ha realitzat un estudi, on s'ha analitzat i caracteritzat la mobilitat urbana de la ciutat, parc mòbil i els hàbits i necessitats dels ciutadans, havent analitzat les característiques i classificació dels vehicles censats al municipi i l'estimació d'us per nivells de renda mitjana i distintiu ambiental.

Per tot plegat es proposa establir un perímetre de la ciutat dintre del que ja es va establir en el projecte de pacificació, "al Centre les Persones", en tractar-se de la zona on es realitza una major exposició per part dels ciutadans pel fet de ser la zona d'oci i comercial de la ciutat que resulta el següent:

Seria el que quedaria delimitat, tenint com a punt de partida el nord i en sentit horari exteriorment, per el perímetre constituït pel C/ Tarragona, Sant Magi, Sant Josep, Joaquim Mir, Plaça de les Casernes, C/ de la Pastera, Plaça del Pou, C/ Unió, Providència, Almirall Colom, Plaça Soler Carbonell, Avda/ Francesc Macià, Salvador Samà, C/ Jardí, Pare Gari i Tarragona.

Aquestes vies mencionades que formarien el perímetre i quedarien excloses de la ZBE.

Per tal de fer possible el compliment de les condicions de restricció de l'àrea delimitada segons els criteris que s'estableixen en la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, es proposa la redacció i portar a aprovació una nova Ordenança que reguli les condicions d'accés a la zona delimitada com a Zona de Baixes Emissions, que es podrà constituir a partir del model genèric redactat per l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità, adaptant-lo a les característiques específiques de la ciutat de Vilanova i la Geltrú.

3.- D'acord amb l'anteriorment exposat, es procedeix a l'elaboració del projecte de l'Ordenança reguladora de la zona de baixes emissions de Vilanova i la Geltrú, a la vista de l'informe de la



necessitat d'aprovació de l'Ordenança de la ZBE i la memòria justificativa per a l'aprovació de l'ordenança de la ZBE, elaborats pel Cap del Servei de Mobilitat, incorporats a aquesta reunió.

Aquesta ordenança té la finalitat de donar compliment a la normativa, legislació i acords institucionals actuals per tal d'aconseguir una reducció de la contaminació ambiental. La normativa que fa referència a aquest objectiu es la Llei del Canvi Climàtic, el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, i els plans d'acció de millora de la qualitat de l'aire.

En aquesta ordenança es defineix l'àmbit de la zona restringida ZBE, les condicions i restriccions d'accés, circulació i estacionament dels vehicles d'acord amb el seu distintiu ambiental, les exempcions a determinats col·lectius i persones i les moratòries que es determinin per a determinats col·lectius o persones.

L'Ordenança de circulació vigent actualment a la ciutat de Vilanova i la Geltrú no incorpora la restricció de vehicles segons la seva classificació ambiental mostrada per els distintius de la DGT, ni altres mesures d'ordenació, gestió i control necessàries per fer possible la gestió d'una Zona de Baixes Emissions, i es per això que es considera necessari disposar d'una ordenança específica com a instrument normatiu que permeti definir i ordenar la regulació d'accés, circulació i estacionament a la Zona de Baixes Emissions.

La nova Ordenança s'ha de tramitar per tal de donar compliment als objectius esmentats i recollits en la referida Memòria.

Un cop aprovat inicialment el text de la nova ordenança, la ciutadania i els col·lectius interessats podran continuar aportant els suggeriments i aportacions, o presentar les al·legacions que creguin oportunes, dins el corresponent tràmit d'informació pública.

#### La Comissió d'Estudi i Treball conclou el següent:

Informar favorablement el Text de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions i passar-lo a aprovació inicial del Ple de l'Ajuntament.

Pere Carbonell  
Garcia - DNI  
(TCAT)  
Signat digitalment per Pere Carbonell Garcia - DNI (TCAT)  
Data: 2024.07.29 08:14:05 +02'00'

Jordi Campamà  
Pujol - DNI  
(TCAT)  
Signat digitalment per Jordi Campamà Pujol - DNI (TCAT)  
Data: 2024.07.29 08:20:03 +02'00'

Tomás  
Bonilla  
Núñez - DNI  
(TCAT)  
Signat digitalment per Tomás Bonilla Núñez - DNI (TCAT)  
Data: 2024.07.29 08:47:12 +02'00'

Isidre Martí  
Sardà - DNI  
(TCAT)  
Signat digitalment per Isidre Martí Sardà - DNI (TCAT)  
Data: 2024.07.29 13:39:25 +02'00'

Gerard Llobet  
Sánchez - DNI  
(TCAT)  
Signat digitalment per Gerard Llobet Sánchez - DNI (TCAT)  
Data: 2024.07.29 14:12:16 +02'00'



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat

7. En data 22 d'octubre de 2024, la Junta de Govern Local va aprovar definitivament el Projecte executiu per l'establiment de la zona de baixes emissions a Vilanova i la Geltrú, que conté l'estudi Bàsic de Seguretat i Salut i redactat per part de l'enginyer de Camins Joan Carles Adell Torrelles, de l'empresa EMAB, Enginyeria i Medi Ambient Badalona, SL i promogut per aquest Ajuntament, amb un pressupost total per al contracte de 98.541,64 € (81.439,37 € més 17.102,27 € del 21 % de l'IVA).

El projecte es pot consultar en el següent enllaç:

[PROJECTE EXECUTIU ZBE VNG](#)

8. En data 4 d'agost de 2025, el Tècnic del Servei de Medi Ambient d'aquest Ajuntament, emet el següent informe en relació amb la qualitat de l'aire a Vilanova i la Geltrú:



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans  
Regidoria d'Emergència Climàtica, Espais Naturals, Habitatge i Rehabilitació  
Servei de Medi Ambient

**INFORME: EN RELACIÓ A LA QUALITAT DE L'AIRE DEL MUNICIPI DE VILANOVA I LA GELTRÚ ELABORAT PEL SERVEI DE MEDI AMBIENT EN RELACIÓ A LES DADES QUE DISPOSA L'AJUNTAMENT DE VILANOVA I LA GELTRÚ I LES FACILITADES PER LA DIRECCIÓ GENERAL DE QUALITAT AMBIENTAL.**

**1. OBJECTE**

Elaborar informe per determinar la situació de la Qualitat de l'aire al municipi de Vilanova i la Geltrú.

**2. ANTECEDENTS**

En l'actualitat el municipi de Vilanova i la Geltrú disposa del següents punt de mesura per mesurar els paràmetres de qualitat de l'aire al municipi de Vilanova i la Geltrú:

**Punts de mesurament i equipament de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA)**

- Estació Ajuntament de Vilanova i la Geltrú



Imatge 1. Captador PM10



Imatge 2. Captador de PM2,5

Els captador de partícules situats al terrat de la Casa Consistorial de l'Ajuntament de Vilanova mesuren:

- **B(a)P**: Benzo(a)Pire
- **PM10**: mesura la concentració de partícules en suspensió de diàmetre aerodinàmic igual o inferior a 10 micròmetres ( $\mu\text{m}$ ) presents a l'aire.
- **PM2,5**: mesura la concentració de partícules en suspensió de diàmetre aerodinàmic igual o inferior a 2.5 micròmetres ( $\mu\text{m}$ ) presents a l'aire.



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans  
Regidoria d'Emergència Climàtica, Espais Naturals, Habitatge i Rehabilitació  
Servei de Medi Ambient

- **Metalls:** Plom (Pb), Cadmi (Cd), Arsènic (As), Níquel (Ni).

L'estació automàtica situada a la Plaça de les Danses mesura:

- **Estació automàtica Plaça de les Danses**



Els captador de partícules situats al terrat de la Casa Consistorial de l'Ajuntament de Vilanova mesuren:

**Automàtica:**

- **SO<sub>2</sub>:** Diòxid de Sofre
- **NO<sub>x</sub>:** Òxids de nitrogen
- **O<sub>3</sub>:** Ozó troposfèric.
- **PM<sub>10</sub>:** mesura la concentració de partícules en suspensió de diàmetre aerodinàmic igual o inferior a 10 micròmetres ( $\mu\text{m}$ ) presents a l'aire.
- **PM<sub>2,5</sub>:** mesura la concentració de partícules en suspensió de diàmetre aerodinàmic igual o inferior a 2,5 micròmetres ( $\mu\text{m}$ ) presents a l'aire.
- **CO:** Monòxid de Carboni

**Manual:**

- **Be:** Benzè



### 3.- FONAMENTS DE DRET

- **Directiva (UE) 2024/2881 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2024**, sobre la qualitat de l'aire ambiental i un aire més net per a Europa. (Els nous valors límit s'aplicaran a partir del 1 de gener de 2030).
- Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, que incorpora a la legislació estatal la Directiva Europea 2008/50/CE, de 21 de maig, relativa a la qualitat de l'aire ambiental i a una atmosfera més neta a Europa (BOE núm. 25, de 29.01.2010).
- Reial decret 678/2014, dl d'agost, per el que es modifica el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire (BOE núm. 206, de 25.08.2014).
- Reial decret 39/2017, de 27 de gener, per el que es modifica el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire (BOE núm. 24, de 28.01.2017).

- **COMPOST NO<sub>2</sub>**

Els valors de referència legislatius per al **NO<sub>2</sub>** i el **NO<sub>x</sub>** de la Directiva 2008/50/CE, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambiental i a una atmosfera més neta a Europa, i del Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, es mostren a la Taula 1.

Nom	Temps d'avaluació	Valor	Comentaris
VLh (Valor límit horari)	1 hora	200 µg/m <sup>3</sup> de NO <sub>2</sub>	No es pot excedir més de 18 vegades en un any civil (o, equivalentment, el percentil 99,8)
VLa (Valor límit anual)	1 any civil	40 µg/m <sup>3</sup> de NO <sub>2</sub>	
Llindar d'alerta	1 hora	400 µg/m <sup>3</sup>	Durant 3 h consecutives en localitzacions representatives de la qualitat de l'aire en una zona de com a mínim 100 km <sup>2</sup> o en una zona o aglomeració sencera, la superfície que sigui menor
NC (Nivell crític per a la protecció dels ecosistemes naturals i de la vegetació)	1 any civil	30 µg/m <sup>3</sup> de NO <sub>x</sub> (expressat com a NO <sub>2</sub> )	Només aplicable als punts de mesurament classificats com a rurals remots: Montseny (la Castanya), Cap de Creus (EMEP), Montsec (OAM) i els Torms (EMEP)

Taula 1. Valors de referència legislatius establerts per la Directiva 2008/50/CE i el Reial decret 102/2011 sobre el NO<sub>2</sub> i el NO<sub>x</sub>

- **Mitjana anual.** Es calcula com la mitjana dels valors horaris obtinguts durant tot l'any en cada punt de mesurament. Serveix per determinar si hi ha hagut superacions del **VLa (valor límit anual)**



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans  
Regidoria d'Emergència Climàtica, Espais Naturals, Habitatge i Rehabilitació  
Servei de Medi Ambient

per a la protecció de la salut humana), que no permet que la mitjana anual superi els **40 µg/m³**.

- El nombre d'hores de superació de 200 µg/m³. És un indicador de si hi ha hagut superacions del **VLh** (valor límit horari per a la protecció de la salut humana), que no permet que en un any se superi més de 18 hores el valor de 200 µg/m³.
- El nombre de superacions del **LLA** (llindar d'alerta sobre les mitjanes horàries), que no permet que les mitjanes horàries superin el valor de 400 µg/m³ durant 3 h seguides.

- **COMPOST PM10**

Els valors de referència legislatius per al material particulat marcats per la Directiva 2008/50/CE, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa, i pel Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, es mostren a la Taula 2, per a les PM10, i a la Taula 3 per a les PM2,5.

Nom	Temps d'avaluació	Valor	Comentaris
VLd (valor límit diari)	24 hores	50 µg/m³	No es podrà superar més de 35 vegades cada any, o, equivalentment, el percentil 90,4*
VLa (valor límit anual)	1 any civil	40 µg/m³	

\* El percentil 90,4 (P90,4), a partir de les dades diàries, és indicador de la superació o no del VLd tenint en compte el nombre de dades. Es a dir, 35 superacions del valor diari 50 µg/m³ sobre un total de 365 dades (una cada dia) equival al fet que un 9,6% de les mitjanes diàries siguin superiors a 50 µg/m³, i, per tant, que el P90,4 sigui superior a aquest valor. Aquest paràmetre s'utilitza per avaluar les superacions del valor límit diari quan no es disposa del 100% de les dades en el període d'un any.

Taula 2. Valors de referència legislatius establerts per la Directiva 2008/50/CE i el Reial decret 102/2011 sobre el **PM<sub>10</sub>**

- **Mitjana anual.** Es calcula com a mitjana dels valors diaris obtinguts durant tot l'any en cada punt de mesurament. La mitjana anual, obtinguda en cada punt de mesurament, es compara amb el valor límit anual (VLa) per a la protecció de la salut humana i no pot ser superior a **40 µg/m³**.

- **COMPOST PM2.5**

Nom	Temps d'avaluació	Valor	Comentaris
VLa (valor límit anual)	1 any civil	25 µg/m³	

Taula 3. Valors de referència legislatius establerts per la Directiva 2008/50/CE i el Reial decret 102/2011 sobre el **PM<sub>2,5</sub>**



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans  
Regidoria d'Emergència Climàtica, Espais Naturals, Habitatge i Rehabilitació  
Servei de Medi Ambient

- **Mitjana anual.** Es calcula com a mitjana dels valors diaris obtinguts durant tot l'any en cada punt de mesurament. La mitjana anual, obtinguda en cada punt de mesurament, es compara amb el valor límit anual (VLa) per a la protecció de la salut humana i no pot ser superior a 25 µg/m<sup>3</sup>.

Com a conseqüència de l'aplicació de la directiva Europea

Contaminant	Tipus mitjana	de Valor límit actual	Valor límit des de 2030
NO <sub>2</sub>	Anual	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub>	Horària	200 µg/m <sup>3</sup> (≤18 superacions/any)	200 µg/m <sup>3</sup> (≤ 3 hores/dia)
PM <sub>10</sub>	Anual	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>
PM <sub>10</sub>	Diària	50 µg/m <sup>3</sup> (≤ 35 dies/any)	45 µg/m <sup>3</sup> (≤18 superacions/any)
PM <sub>2,5</sub>	Anual	25 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>
PM <sub>2,5</sub>	Diària	---	25 µg/m <sup>3</sup> (≤18 dies/any)

Taula 4. Valors de referència legislatius establerts per la Directiva 2008/50/CE i el Reial decret 102/2011 sobre el **PM<sub>2,5</sub>**

#### 4.- ESTUDIS PREVIS

L'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú va sol·licitar a la Diputació de Barcelona un estudi per mesurar la concentració de òxids de nitrogen en alguns vials del municipi de Vilanova i la Geltrú.



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans  
Regidoria d'Emergència Climàtica, Espais Naturals, Habitatge i Rehabilitació  
Servei de Medi Ambient



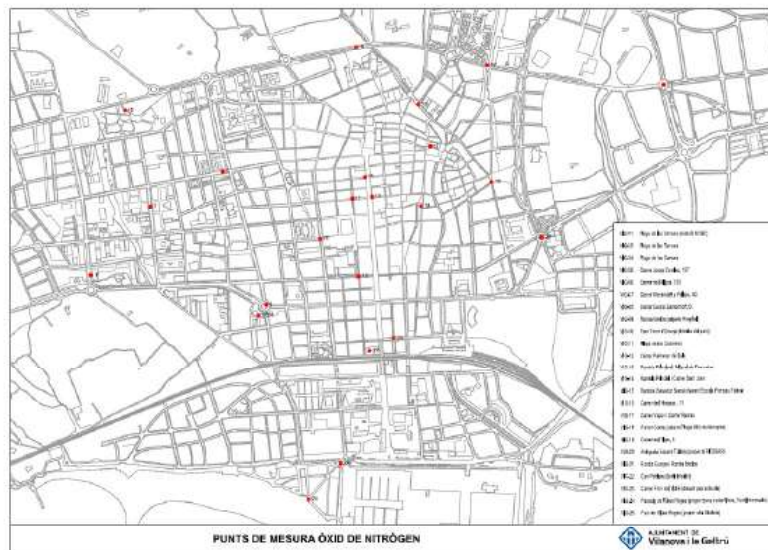
Àrea d'Acció Climàtica  
Gerència de Serveis de Medi Ambient  
Oficina Tècnica d'Avaluació i Gestió Ambiental

Expedient 2020 / 10238  
PMT 2040005005

## Estudi i anàlisi del diòxid de nitrogen a diversos punts del municipi

VILANOVA I LA GELTRÚ

L'àmbit de l'estudi va ser el següent:





AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans  
Regidoria d'Emergència Climàtica, Espais Naturals, Habitatge i Rehabilitació  
Servei de Medi Ambient

El resultat de l'estudi va ser el següent:

- Estudi dels nivells de diòxid de nitrogen a diferents punts del municipi.
- Període de mostreig de 21 dies. Del 25 de maig, al 15 de juny de 2021.
- Es van instal·lar 25 de difusió passiva, en diferents punts del municipi.
- En total es van obtenir 25 dades vàlides.

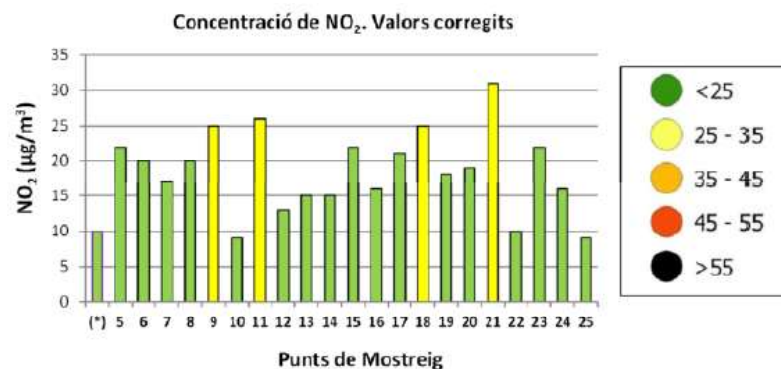


Figura 12: Vilanova i la Geltrú. Concentració de NO<sub>2</sub> del 25/05/2021 al 15/06/2021.  
(\*) Concentració mitjana a l'estació de referència (punts 02, 03 i 04).

A l'apartat de conclusions l'estudi indicava el següent:

***“La concentració de diòxid de nitrogen mesurada Vilanova i la Geltru ha estat baixa. La concentració mitjana dels punts de fons ha estat de 9 µg/m<sup>3</sup> i la mitjana dels punts de transit ha estat de 20 µg/m<sup>3</sup>. El valor mes elevat, amb una concentració de 31 µg/m<sup>3</sup>, s'ha obtingut al punt número 21, situat a la Ronda Europa.”***

S'adjunta estudi.



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans  
Regidoria d'Emergència Climàtica, Espais Naturals, Habitatge i Rehabilitació  
Servei de Medi Ambient

## 5.- MESURES ESTACIONS QUALITAT DE L'AIRE (GENCAT)

Tot seguit s'indica les dades que disposa la Direcció General de Qualitat Ambiental:

Contaminant	Estació	Mitjana anual ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Valor límit anual ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Superacions
NO <sub>2</sub> (2024)	Plaça de les Danses	14	20	
PM <sub>10</sub> (2021)	Plaça de les Danses	20	40	
PM <sub>10</sub> (2022)	Plaça de les Danses	20	40	
PM <sub>10</sub> (2023)	Plaça de les Danses	21	40	
PM <sub>10</sub> (2024)	Plaça de les Danses	19	40	
PM <sub>10</sub> (2024)	Ajuntament	19	40	
PM <sub>2,5</sub> (2021)	Plaça de les Danses	10	25	
PM <sub>2,5</sub> (2022)	Plaça de les Danses	11	25	
PM <sub>2,5</sub> (2023)	Plaça de les Danses	9	25	
PM <sub>2,5</sub> (2024)	Plaça de les Danses	8	25	
O <sub>3</sub> (2023)		Sense superació	120 (mitjana 8h)	1 Superació LLI, el 22 d'agost 183 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), influenciada per la persistència i la profunditat d'un anticicló, que va afavorir l'acumulació de precursors d'ozó i altes temperatures i radiació solar.
O <sub>3</sub> (2024)		Sense superació	120 (mitjana 8h)	0 Superació LLI

Taula 5. Dades extretes de l'anuari dels anys 2021,2022,2023 i 2024 de l'avaluació de la qualitat de l'aire a partir de les dades obtingudes a Catalunya.

Font: Direcció de Qualitat Ambiental.



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans  
Regidoria d'Emergència Climàtica, Espais Naturals, Habitatge i Rehabilitació  
Servei de Medi Ambient

### Avaluació NO<sub>2</sub>

Estació de mesura	Any	Mitjana anual (µg/m <sup>3</sup> )	Superacions VLh (200 µg/m <sup>3</sup> )	Superacions LLA (400 µg/m <sup>3</sup> )	Superacions VLd (50 µg/m <sup>3</sup> )	Valor màxim establert pe OMS (µg/m <sup>3</sup> )
Plaça de les Danses de Vilanova	2021	13	0	0	0	10
Plaça de les Danses de Vilanova	2022	16	0	0	0	10
Plaça de les Danses de Vilanova	2023	14	0	0	0	10
Plaça de les Danses de Vilanova	2024	14	0	0	0	10

Taula 5. Dades extretes de l'anuari dels anys 2021,2022 i 2023, de l'avaluació de la qualitat de l'aire a partir de les dades obtingudes a Catalunya. Elaborat pel .



## 6.- CONCLUSIONS

En base a les informacions recollides per les estacions s'observa el següent:

	Contaminant	Any	Tipus de mitjana	Valor mesurat	Valor límit actual	Valor límit des de 20
Plaça de les Danses	NO <sub>2</sub>	2021	Anual	13	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m
Plaça de les Danses	NO <sub>2</sub>	2022	Anual	16	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m
Plaça de les Danses	NO <sub>2</sub>	2023	Anual	14	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m
Plaça de les Danses	NO <sub>2</sub>	2024	Anual	14	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m
Ajuntament	PM <sub>10</sub>	2021	Anual	20	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m
Ajuntament	PM <sub>10</sub>	2022	Anual	20	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m
Plaça de les Danses	PM <sub>10</sub>	2023	Anual	21	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m
Ajuntament	PM <sub>10</sub>	2024	Anual	19	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m
Plaça de les Danses	PM <sub>10</sub>	2024	Anual	19	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m
Ajuntament	PM <sub>2,5</sub>	2021	Anual	10	25 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m
Ajuntament	PM <sub>2,5</sub>	2022	Anual	11	25 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m
Plaça de les Danses	PM <sub>2,5</sub>	2023	Anual	9	25 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m
Ajuntament	PM <sub>2,5</sub>	2024	Anual	8	25 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m

Taula 6. Evolució de la qualitat de l'aire per diversos compostos 2021-2024.

- La qualitat de l'aire a Vilanova i la Geltrú compleix, en tots els casos analitzats, amb la normativa vigent, segons els valors límit actuals establerts per la Directiva 2008/50/CE.
- Diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>):

Les mitjanes anuals dels anys 2021, 2022, 2023 i 2024 a l'estació de la Plaça de les Danses se situen clarament per sota del límit actual (40 µg/m<sup>3</sup>). A més, també compleixen amb el límit més estricte de 20 µg/m<sup>3</sup>, que entrarà en vigor el 2030 segons la nova Directiva (UE) 2024/2881.



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans  
Regidoria d'Emergència Climàtica, Espais Naturals, Habitatge i Rehabilitació  
Servei de Medi Ambient

- **Partícules PM<sub>10</sub> :**

Les concentracions mitjanes anuals entre 2021 i 2024 són inferiors al valor límit vigent (40 µg/m<sup>3</sup>). Pel que fa al límit futur de 20 µg/m<sup>3</sup>:

- L'any 2024 ja s'assoleix aquest nou objectiu tant a l'Ajuntament (19 µg/m<sup>3</sup>) com a la Plaça de les Danses (19 µg/m<sup>3</sup>).
- Si es considera la mitjana dels quatre anys, també es pot afirmar que la tendència apunta cap al compliment de la normativa futura, tot i que algun valor puntual (com el del 2023 a Plaça de les Danses amb 21 µg/m<sup>3</sup>) el supera lleugerament.

- **Partícules PM<sub>2,5</sub> :**

Les dades mostren que es compleix en tot moment amb el límit actual (25 µg/m<sup>3</sup>). Pel que fa al límit de 10 µg/m<sup>3</sup> establert per al 2030:

- Els anys 2023 (9 µg/m<sup>3</sup>) i 2024 (8 µg/m<sup>3</sup>) ja es troben per sota del nou valor límit, i el 2021 es troba just al límit (10 µg/m<sup>3</sup>).
- Només el 2022 (11 µg/m<sup>3</sup>) el supera lleugerament, fet que indica una evolució positiva i un alt nivell de probabilitat d'assolir els requisits del 2030.

Les dades indiquen que Vilanova i la Geltrú no només compleix amb la legislació actual, sinó que es troba en bon camí per assolir els valors límit establerts per al 2030, especialment pel que fa al NO<sub>2</sub> i al PM<sub>2,5</sub>.



Jordi Boada Rafecas - DNI

Signat digitalment per Jordi Boada Rafecas - DNI

(TCAT)  
Data: 2025.08.08  
10:59:10 +02'00'

(TCAT)

Tècnic del Servei de Medi Ambient

Vilanova i la Geltrú, 7 d'agost de 2025



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat

**9.-**En data 17 de setembre de 2025, es reuneix la Comissió d'Estudi i Treball per la creació de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions de Vilanova i la Geltrú, s'adjunta còpia de la acta de la dita sessió



## COMISSIÓ D'ESTUDI I TREBALL PER A LA CREACIÓ DE L'ORDENANÇA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS DE VILANOVA I LA GELTRÚ.

### ACTA

**Lloc:** Sala d'Urbanisme.  
**Data:** 17 de setembre de 2025.  
**Hora:** 10:00 - 11:00 h.

#### Assistents:

- President: Gerard Llobet Sánchez, Regidor d'Urbanisme, Obres, Mobilitat, Serveis Urbans i Manteniment.
- Isidre Martí Sardà, Secretari General.
- Tomàs Bonilla Núñez, Cap de Serveis Jurídics-administratius d'Urbanisme.
- Jordi Campamà Pujol, Cap del Servei de Mobilitat.
- Secretari: Pere Carbonell Garcia, Tècnic Mig de Mobilitat.

#### Ordre del dia:

- Característiques definitives de la ZBE de Vilanova i la Geltrú i futures ampliacions.
- Proposta al Ple per a l'aprovació inicial de l'Ordenança que ha de regular la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Vilanova i la Geltrú.
- Proposta Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú per a la instal·lació i gestió dels elements tecnològics per la gestió de la Zona de Baixes Emissions.

#### Documentació aportada:

- 1.- Informe per a la proposta de Zona de baixes emissions de Vilanova i la Geltrú.
- 2.- Informe per a l'aprovació inicial de l'ordenança reguladora de la zona de baixes emissions de Vilanova i la Geltrú.
- 3.- Informe i esborrany del Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú per a la instal·lació i gestió dels elements tecnològics per la gestió de la Zona de Baixes Emissions.

#### Desenvolupament de la sessió:

1.- S'informa de les modificacions en la proposta de ZBE de Vilanova i la Geltrú, per tal de complir els requeriments establerts pel Decret 132/2024, de 30 de juliol del Departament d'Acció Climàtica en el que s'estableixen les condicions que han de complir les zones de baixes emissions que es creen a les ciutats majors de 50.000 habitants i



també en els casos en els que es superin els nivells de contaminants i micra partícules en suspensió a l'atmosfera.

En aquest Decret es defineix en l'article 19 punt 1 que la superfície mínima amb caràcter general ha de ser del 25 % del sòl urbà majoritàriament d'ús residencial del municipi. El paràgraf segon d'aquest apartat 1r estableix que per assolir la superfície indicada, els municipis poden preveure una ZBE amb una superfície inicial inferior que augmenti progressivament fins a arribar en el termini de 4 anys al 25% del sòl urbà majoritàriament d'ús residencial. Aquesta implantació progressiva requereix que en l'avaluació de la reducció de les emissions de la ZBE es comprovi que s'estan assolint les reduccions d'emissions previstes.

**La Comissió d'Estudi i Treball conclou el següent:**

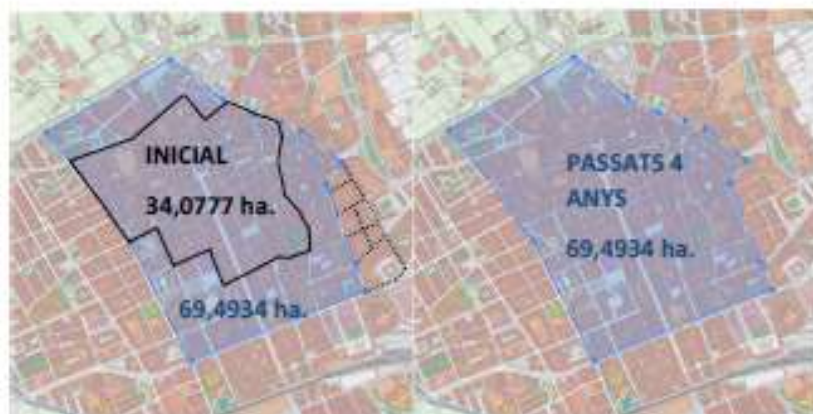
Informar favorablement les modificacions en les característiques de la Zona de Baixes Emissions, consistents en:

Es proposa que en el termini de 4 anys s'assoleixi aquest 25 % de la superfície majoritàriament d'ús residencial, de la següent manera:

ZBE Vilanova i la Geltrú transcorreguts els 4 anys: superfície de 69,4934 ha.

1- representa un 19,46 % del total zones d'ús urbà.

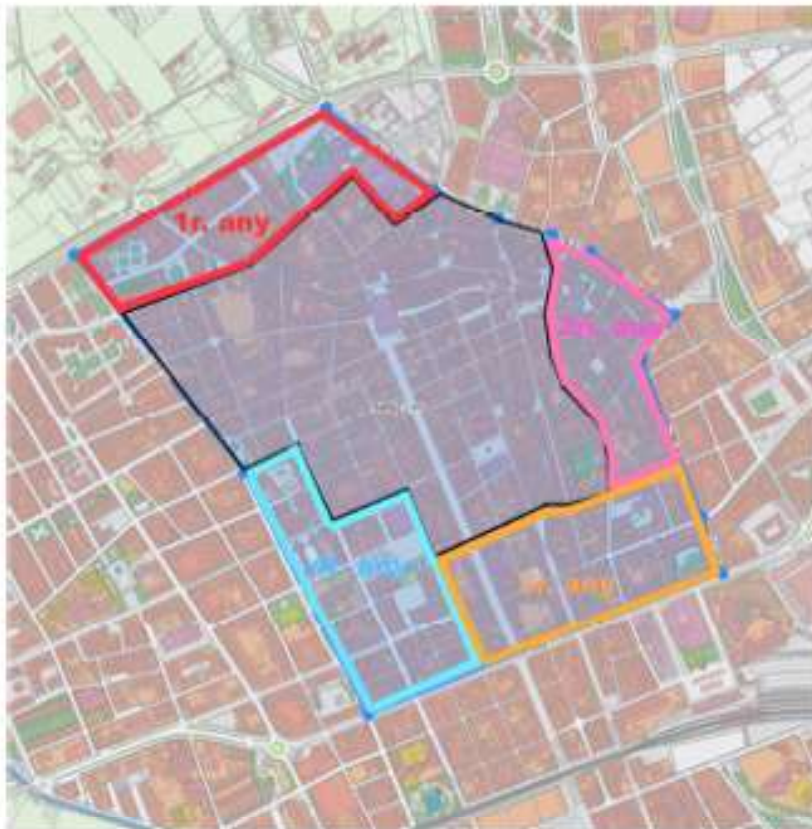
2- representa un 26,52 % del sòl majoritàriament residencial.





Aquesta proposta haurà d'assolir, al menys, el 25 % de la superfície majoritàriament residencial, en el termini de 4 anys. S'adjunta l'evolució prevista per donar compliment a aquest requeriment legal:

	any 2025	any 2026	any 2027	any 2028	any 2029
Sup fase ZBE (ha)	34,0777	8,8956	6,2651	10,3503	9,8947
Sup acumulada ZBE (ha)	34,0777	42,9733	49,2384	59,5987	69,4934
% fase s/sup urbà	9,54	2,49	1,75	2,90	2,77
% fase s/sup residencial	13,00	1,39	2,39	3,95	3,78
% acumulat s/ sup urbà	9,54	12,03	13,79	16,69	19,46
% acumulat s/ sup residencial	13,00	16,40	18,79	22,74	26,52





Aquesta previsió, com a tal, haurà d'esser informada i aprovada anualment en funció dels resultats obtinguts en la primera fase i demés aspectes tècnics sobrevinguts o noves modificacions legals, que modifiquin els requeriments legals establerts actualment.

L'article 2 (Àmbit d'aplicació) de l'ordenança farà referència expressa a aquesta implantació progressiva fins a arribar en el termini de 4 anys al 25% del sòl urbà majoritàriament d'ús residencial, d'acord amb aquest document que així ho contempla, el qual formarà part integrant com a document annex de l'ordenança.

2.- En aquest punt segon, s'aporta l'informe favorable del Cap del Servei de Mobilitat per tal de portar a aprovació aquesta ordenança reguladora de la zona de baixes emissions de Vilanova i la Geltrú que s'alinea amb els criteris genèrics redactats per l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità de Barcelona, adaptant-la a les característiques específiques de la nostra ciutat.

#### **La Comissió d'Estudi i Treball conclou el següent:**

Reitera el seu Informe favorable, recollit en l'acta de la sessió del dia 25 de juliol de 2024, a passar aquesta ordenança a l'aprovació inicial del Ple de l'Ajuntament.

3.- Es presenta el model de conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú per la instal·lació i gestió dels elements tecnològics per a la gestió de les Zones de Baixes Emissions i les estacions de captació de partícules i contaminants a la ciutat.

El Cap del Servei de Mobilitat informa que:

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'Àrea de Barcelona ha desenvolupat una plataforma tecnològica per a la gestió i control de les Zones de Baixes Emissions (ZBE), d'acord amb les obligacions establertes per la Llei 7/2021, de canvi climàtic i transició energètica, el Reial Decret 1052/2022, i el Decret 132/2024, pel qual s'aprova el Pla de Qualitat de l'Aire horitzó 2027. Aquesta plataforma permet als municipis adherir-s'hi per complir amb la normativa vigent i facilitar la gestió de les ZBE dins el seu terme municipal.

L'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, d'acord amb l'article 7 del Reial decret legislatiu 6/2015, té la competència sobre la restricció de la circulació de vehicles en vies urbanes per motius mediambientals, així com la gestió, regulació i sanció de les infraccions relacionades amb el trànsit a les vies urbanes de la seva titularitat.

#### **Abast de la col·laboració**

L'abast de la col·laboració es circumscriu en l'ofertament de la plataforma tecnològica de control i gestió de ZBE i en l'intercanvi d'informació per a la seva implementació. Aquesta plataforma permetrà facilitar el compliment de les restriccions normativament contemplades a les ordenances del municipi. Per fer-lo efectiu, l'ATM posarà a disposició



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**  
Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Serveis Urbans.  
Servei de Mobilitat

dels municipis les eines necessàries per la implementació i la posada en funcionament de la plataforma tecnològica de control i gestió de la ZBE municipal.

L'Ajuntament podrà comptar o subcontractar amb els tercers que consideri adients la gestió de la ZBE municipal a través de la plataforma facilitada per ATM, especialment pel que correspon a la gestió de les validacions de les autoritzacions presentades pels ciutadans.

#### La Comissió d'Estudi i Treball conclou el següent:

Informar favorablement la subscripció del Conveni de col·laboració amb l'ATM per tal de gestionar tot el volum de treball que representa la posada en funcionament de la ZBE de Vilanova i la Geltrú, i per tant, portar a l'òrgan municipal competent l'aprovació d'aquest Conveni i l'adhesió a la plataforma de registre d'exempcions i a la plataforma de gestió de la ZBE desenvolupada per l'ATM.

Pere Carbonell  
Garcia - DNI  
(TCAT)  
Signat digitalment  
per Pere Carbonell  
Garcia - DNI  
(TCAT)  
Data: 2025.09.30  
14:06:59 +02'00'

Jordi Campamà  
Pujol - DNI  
(TCAT)  
Signat digitalment  
per Jordi Campamà  
Pujol - DNI  
(TCAT)  
Data: 2025.09.30  
14:09:57 +02'00'

Tomás  
Bonilla  
Núñez - DNI  
(TCAT)  
Data:  
2025.09.3  
0 14:19:47  
+02'00'

Gerard Llobet  
Sánchez - DNI  
(TCAT)  
Signat digitalment  
per Gerard Llobet  
Sánchez - DNI  
(TCAT)  
Data: 2025.10.03  
09:53:48 +02'00'

Isidre Martí  
Sardà - DNI  
(TCAT)  
Signat digitalment per  
Isidre Martí Sardà  
- DNI  
(TCAT)  
Data: 2025.10.03  
08:55:41 +02'00'



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat

10. En data 15 d'octubre de 2025, La Coordinadora de l'Àrea de Projecció de Ciutat, Capitalitat i Empresa, emet el següent informe de valoració sobre la idoneïtat de la implantació d'una Zona de Baixes Emissions a Vilanova i la Geltrú des de l'àmbit de la promoció Econòmica:



### **INFORME DE VALORACIÓ SOBRE LA IDONEITAT DE LA IMPLANTACIÓ D'UNA ZONA DE BAIXES EMISSIONS A VILANOVA I LA GELTRÚ DES DE L'AMBIT DE LA PROMOCIÓ ECONÒMICA.**

Vilanova i la Geltrú, és una ciutat de 70.293 habitants, amb una densitat comercial de 1.484m<sup>2</sup> de superfície comercial per habitant, essent la mitjana de Catalunya de 1.489 m<sup>2</sup>. Segons dades del departament d'Empresa i Treball de la Generalitat de Catalunya de 2022, la ciutat compta amb 835 establiments, amb una superfície de venda de 100.087 m<sup>2</sup>.

Actualment la ciutat és declarada zona de gran afluència turística ( ZGAT) a efectes d'horari comercials estant autoritzada per la Direcció General de Comerç l'obertura dels establiments comercials de la ciutat els diumenges i festius durant tot l'any, fins a un màxim de 85 hores setmanals, atès que es compleixen les condicions dels supòsit previst a l'article 38.1.B. 1ª de la Llei 18/2017, d'1 d'agost, de comerç, serveis i fires.

Compta també amb 5.412 places d'allotjament turístics repartits en 8 hotels amb un total de 354 places i 3 càmpings amb 5.058 places. L'àrea d'influència comercial establerta entre el Penedès i el Garraf ens identifica un total de 370.000 i 392.000 clients potencials.

L'atractiu comercial de la ciutat amb un comerç amb orientació a l'experiència, i captació de client resident i de visitant, planteja una concentració comercial en el seu centre urbà molt condicionada per la trama urbana del centre històric ( carrers, places i rambla) i per a equipaments tractors com ara el Mercat Municipal. Les àrees adreçades a la compra i a l'oci experiència es concentren en una àrea urbana comercial compacta amb un continu i densitat comercial al llarg de la rambla (franquícies i marques de fabricants i l'eix del Carrer Caputxins. I la zona del barri de mar o Rambla de la Pau, zona en evolució, amb locals buits, comerços en traspàs i restauració de mitja qualitat.

La implantació d'una Zona de baixes emissions forma part de l'Agenda Urbana de Vilanova i la Geltrú, agenda dinàmica que estableix les accions necessàries per adreçar els reptes del Pla estratègic VNG 2030, reptes com el de portar la ciutat a ser neutra en carboni i resilient davant l'emergència climàtica, o el de vetllar pel benestar de la seva ciutadania al llarg de la vida.

L'àrea proposada per a la ZBE coincideix amb el nucli històric i comercial de Vilanova i la Geltrú, una zona ja fortament pacificada des de fa dècades gràcies a polítiques municipals pioneres com la creació d'illes de vianants i àrees de trànsit reduït. Aquest espai és, per tant, altament adequat per a la implantació d'una ZBE, ja que les restriccions previstes no suposen una alteració significativa del model de mobilitat ni del funcionament del comerç local.

La ZBE ocupa aproximadament 0,30 km<sup>2</sup> (9,3% del terme municipal) i concentra un 14% de la població (9.272 habitants), però actua com a focus d'atracció comercial i social per a tota la ciutat i visitants externs.( D'acord amb l'estudi sobre la implantació d'una ZBE de 16 de juny de 2023 pàg. 108)



La principal característica de la zona urbana comercial es compon per un teixit mixt residencial i comercial, amb elevada densitat d'activitats econòmiques a la Rambla Principal, Carrer dels Caputxins, Carrer Sant Sebastià, Plaça de la Vila i carrers adjacents.

No disposa d'aparcament interior, però compta amb pàrquings subterranis perimetrales (Casernes i Peixateria) i espais de càrrega i descàrrega adequadament delimitats; i proximitat de l'estació de tren i bus, connexió amb la xarxa ciclable i bona dotació de transport públic.

Entre els efectes sobre el comerç i l'activitat econòmica derivats de la seva implantació destaquen:

- L'impacte sobre el comerç es preveu molt limitat o neutre, ja que les restriccions de circulació ja són vigents en gran part de la zona.
- La millora de la qualitat de l'aire, la reducció del soroll i l'augment de la seguretat consoliden l'espai públic com a lloc d'atracció comercial, turística i de restauració.
- L'alliberament d'espai públic afavoreix l'ús econòmic de places i carrers per activitats culturals, mercats i terrasses, incrementant l'activitat econòmica indirecta i la visibilitat del comerç de proximitat.
- La reducció del trànsit millora l'accessibilitat per a vianants, ciclistes i visitants, reforçant la identitat comercial de centre obert i l'experiència urbana de compra.

L'establiment d'una ZBE representa també una coherència amb la planificació i les polítiques de la ciutat tals com:

- La ZBE complementa el Pla de Pacificació "Al centre, les persones", que ja ha reduït substancialment el trànsit motoritzat.
- Les mesures proposades són coherents amb el PMUS 2022 i alineades amb la política de mobilitat sostenible metropolitana.
- L'aplicació progressiva i planificada permet optimitzar costos i maximitzar beneficis, assegurant una transició suau per al comerç local.

Conclusions:

- La ZBE no genera una restricció addicional significativa al comerç, sinó que consolida una àrea ja adaptada a la mobilitat sostenible. La seva implantació millora l'entorn urbà, la qualitat ambiental i l'atractivitat comercial.
- Els beneficis socials i econòmics superen els costos, amb una rendibilitat positiva i impactes favorables sobre la imatge i competitivitat del centre urbà.
- La mesura afavoreix la promoció econòmica i el comerç de proximitat, reforçant un model de ciutat mediterrània sostenible i atractiva per a residents, comerciants i visitants.
- L'accés de menys vehicles comporta un entorn més segur, menys contaminant que convida al passeig i a la promoció d'una política de promoció lligada a aquest valor.



Tot i els resultats positius de la implantació de la ZBE, cal incidir en la preocupació recurrent del sector comercial relacionada amb la manca d'aparcaments propers i amb un dèficit de senyalització que faciliti l'accés dels visitants als espais d'estacionament existents. Aquestes qüestions, si bé no comprometen la idoneïtat de la ZBE, sí que poden incidir en la percepció de comoditat per part dels clients i visitants.

Per això, cal seguir treballant per implementar mesures complementàries:

- Millorar la senyalització direccional dels aparcaments públics existents (Casernes, Peixateria, Charlie Rivel, etc.).
- Implementar una senyalització digital o panells informatius sobre disponibilitat de places d'aparcament.
- Ampliar i millorar els aparcaments dissuasius a l'entorn del centre urbà amb connexió segura per a vianants i bicicletes.
- Afavorir acords amb privats per a l'ús compartit d'aparcaments en horaris comercials.

Vilanova i la Geltrú, 9 d'octubre de 2025

Rosa Jorba  
Valldosera - DNI  
(TCAT)

Signat digitalment per  
Rosa Jorba Valldosera -  
DNI: [redacted] (CAT)  
Data: 2025.10.15  
11:37:24 +02'00'

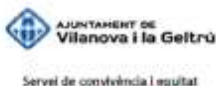
Rosa Jorba Valldosera

Coordinadora de l'Àrea de Projectió de Ciutat, Capitalitat i Empresa.

11. En data 3 de novembre de 2025, el Ple de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, adopta l'acord d'aprovar inicialment el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vilanova i la Geltrú.

En aquest PMUS s'inclou la proposta de creació i implantació d'una Zona de Baixes Emissions a Vilanova i la Geltrú.

12. En data 10 de novembre de 2025, la Cap del Servei de Convivència i Equitat, emet informe referent a l'impacte de gènere, ex ante, de la proposta d'aprovació inicial de la Zona de Baixes Emissions al Municipi de Vilanova i la Geltrú.



### INFORME IMPACTE DE GÈNERE EX ANTE DE LA PROPOSTA D'APROVACIÓ INICIAL LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS AL MUNICIPI DE VILANOVA I LA GELTRÚ, I L'ORDENANÇA MUNICIPAL REGULADORA D'AQUESTA

Tenint en compte la: "Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y Hombres"; concretament en l': "*Artículo 19. Informes de impacto de género. Los proyectos de disposiciones de carácter general y los planes de especial relevancia económica, social, cultural y artística que se sometan a la aprobación del Consejo de Ministros deberán incorporar un informe sobre su impacto por razón de género*"; elaborem el present informe on es tenen en compte les indicacions de perspectiva de gènere a l'hora d'elaborar normativa municipal, en aquest cas de mobilitat.

Actualment a Catalunya, la Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes considera el dret fonamental de la igualtat entre dones i homes un valor cabdal de la democràcia. La llei en el seu preàmbul fa palesa la necessitat d'eradicar el sistema patriarcal, androcèntric i sexista per tal d'assolir una igualtat real i efectiva entre homes i dones, més enllà de la igualtat legal; i és la que ens regula a nivell municipal l'aplicació del Pla d'equitat de gènere, on es recull la necessitat de l'aplicació de les polítiques transversals en qüestió de la perspectiva de gènere; aprovat per el Ple Municipal el desembre de 2019, en la Sessió 15/2019 Ordinària de Ple Municipal del 2 de desembre de 2019 a Vilanova i la Geltrú.

L'administració pública articula actuacions i mecanismes per a l'eradicació de les desigualtats de gènere que poden sorgir de processos gestionats per les pròpies institucions. D'aquesta manera la perspectiva s'eixampla i adopta mecanismes públics que reverteixin les injustícies en aquest àmbit.

L'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, compta amb un servei municipal encarregat de la promoció de la igualtat d'oportunitats entre les dones i els homes i supervisar l'aplicació de Pla d'equitat. Aquest espai pretén oferir resposta a les peticions que sorgeixin en relació a l'equitat de gènere com, per exemple, demandes d'informació, d'assessorament, suport i formació en temes derivats de la desigualtat i la discriminació per raó de gènere. En aquest sentit, l'existència d'aquest espai mostra el compromís a nivell polític de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú en matèria d'equitat entre dones i homes. Des d'aquest espai:

- S'ofereix informació sobre la igualtat d'oportunitats entre dones i homes, sobre la no discriminació i sobre els recursos i els serveis municipals existents en matèria d'equitat de gènere.
- S'ofereix assessorament i suport des d'una perspectiva de gènere, a través de formació al personal que treballa a l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú i aportació de conceptes, plantejaments i/o desenvolupament de documentació. Es promou l'ús inclusiu del llenguatge en les comunicacions tant internes com externes de l'Ajuntament.
- Es promoció l'equitat des de la transversalitat, fomentant l'adopció de la perspectiva de gènere en el plantejament dels serveis i recursos públics.
- Es posen a l'abast recursos supramunicipals com [l'Observatori de la igualtat de gènere de l'ICD](#).



Servei de convivència i equitat

Així mateix, en la línia estratègica de fer de les polítiques de gènere i la igualtat d'oportunitats un eix transversal de l'acció municipal, es creen els mecanismes necessaris per garantir-ne la implementació. En aquest cas, concretament per la implantació de la ZBE a Vilanova i la Geltrú, el juny de 2023 la consultora Buchanan va finalitzar l'*Estudi sobre la futura instal·lació d'una zona de baixes emissions a Vilanova i la Geltrú* que incorporava l'anàlisi de l'impacte de gènere que suposaria aquesta implantació a la ciutat. Aquesta àmplia diagnosi de la mobilitat des de la perspectiva de gènere ha permès conèixer les diferències en la mobilitat quotidiana en funció del gènere, fer una aproximació a l'impacte de la implantació d'aquesta ZBE i fer propostes de mesures correctives que acompanyin la implantació de la ZBE per al foment de la igualtat.

Ruth Abizanda Fernández  
(TCAT)

Signat digitalment per  
Ruth Abizanda  
Fernández  
(TCAT)  
Data: 2025.11.10  
13:54:09 +01'00'

Ruth Abizanda Fernandez  
Cap del Servei de Convivència i Equitat

Vilanova i la Geltrú, 10 de novembre de 2025



### **Consideracions:**

Les nou ciutats que integren l'Associació de l'Arc Metropolità representen una població de 900.000 habitants; i uns dos milions de persones amb les respectives àrees d'influència, el que es correspon a un 28% de la població catalana.

En virtut del que preveu la Llei de canvi climàtic i transició energètica (Llei 7/2021), aprovada pel Govern d'Espanya el passat mes de maig, els municipis de més de 50.000 habitants i aquells de més de 20.000 que estiguin integrats dins una zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric tindran l'obligatorietat d'establir les zones de baixes emissions (ZBE) abans de l'any 2023.

Des de l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità es vol impulsar un treball conjunt per tal de consensuar i aplicar plegats els criteris i mesures d'implantació de les zones de baixes emissions. Els seus objectius són:

- La millora de la qualitat de l'aire i de la salut de les persones, amb la reducció de les emissions de contaminants atmosfèrics i del soroll dels vehicles.
- La contribució a la mitigació del canvi climàtic, amb la reducció dels gasos d'efecte hivernacle.
- L'impuls de l'eficiència energètica en l'ús dels mitjans de transport d'una manera demostrable i quantificable, contribuint a la seva electrificació.
- La millora de la mobilitat a l'àmbit local, com es recull en el Pla de Mobilitat Sostenible que s'està redactant.

Es tracta d'una mesura que fonamentalment planteja l'erradicació dels vehicles que tenen més antiguitat a partir de la consideració que són els més contaminants, mitjançant la limitació de l'accés a les ZBE d'aquells vehicles que no tenen l'etiqueta emesa per la Direcció General de Trànsit. Un sistema que no té en compte altres consideracions, com per exemple el quilometratge per vehicle.

Aquesta mesura avui es troba implantada en molt poques ciutats del nostre país i compta amb l'experiència referent del cas de Barcelona com a exemple amb més recorregut temporal. Des que es va implantar, planteja diversos interrogants i qüestions que cal considerar.

**La implantació de les ZBE és un projecte compartit amb el territori.** Si tenim en compte la ciutadania, no seria lògic que cada ciutat implantés mesures pel seu compte diferenciades de la resta. Els municipis de l'Arc Metropolità de Barcelona comparteixen



aquest objectiu, coneixedors que tenen algunes unes característiques pròpies que el diferencien de l'AMB. Es proposa abordar conjuntament aspectes com l'àmbit de les ZBE, la possibilitat de crear zones pacificades de trànsit més enllà dels límits estrictes de la ZBE, la incorporació d'entorns segurs i saludables o la gestió de les mercaderies.

La implantació de les zones de baixes emissions no es pot circumscriure a l'àmbit estrictament municipal, malgrat que la normativa ho formuli d'aquesta manera, perquè té unes conseqüències de mobilitat evidents en els municipis que conformen l'àrea d'influència de cada ciutat. Serà necessari, doncs, establir aquells mecanismes que facilitin poder compartir i analitzar conjuntament les conseqüències d'implantació ZBE amb l'entorn més proper.

**Evitar que la implantació de les ZBE esdevingui un element que pugui afavorir la desigualtat social** pel fet que la tinença de vehicles de major antiguitat està associada majoritàriament als segments de població amb un menor poder adquisitiu i, per tant, amb una major dificultat per poder accedir a la substitució de vehicles antics per vehicles més nous. Des de l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità reclamem una política d'ajuts que vagi adreçada a la renovació del parc vehicular més antic i contaminant per vehicles més nets i eficients energèticament. Els vehicles sense etiqueta representen prop del 15% del parc circulant i si hi afegim aquells que compten amb l'etiqueta B, aquest percentatge s'acosta al 50%.

Per altra banda, la implantació de les ZBE afectarà a la mobilitat vinculada a l'activitat econòmica de petites empreses i autònoms que en una proporció important opera amb vehicles de certa antiguitat que no poden disposar d'etiqueta ambiental.

De la mateixa manera, a les flotes de vehicles de serveis públics (transport urbà, escombraries, neteja, etc.), que en alguns casos disposen de percentatges significatius de vehicles amb antiguitat i unes característiques que resulten incompatibles amb els criteris i els condicionants de les zones les baixes emissions.

**Una necessària i imprescindible millora de l'oferta de transport públic.** Els municipis de l'Arc Metropolità tenen una gran dependència de la mobilitat en vehicle privat perquè una part significativa dels moviments es produeix dins les àrees d'influència respectives dels municipis en no comptar amb una oferta de transport públic adequada i equiparable a altres zones de Catalunya, com l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Per implantar les ZBE amb èxit és necessari poder oferir a la ciutadania l'alternativa d'una oferta de transport públic, que s'ajusti les necessitats dels horaris laborals i sigui competitiu en el temps de viatge.

Aquesta millora del transport públic, bé en autobús bé en ferrocarril, hauria d'atendre l'àmbit de la interconnexió entre les ciutats de l'Arc Metropolità, i d'aquestes amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Per tant, per aconseguir avançar cap a una mobilitat més sostenible que potencii el transport públic i l'assoliment dels objectius que es pretenen aconseguir amb la implantació de la Zona de Baixes Emissions caldrà:



- Una aposta decidida de millora de l'oferta de transport públic de proximitat, sobretot a nivell interurbà que connecti amb els principals municipis des d'on accedeixen els usuaris habituals per mobilitat quotidiana.
- L'ampliació de les freqüències dels serveis actuals d'autobús.
- L'aplicació d'una zonificació tarifària del transport públic coherent amb l'ús d'aquest, a partir de l'eliminació de les corones tarifàries actuals i establir el nou model basat en distàncies i freqüència d'ús del transport públic, tal i com preveia el projecte inicial de la T-Mobilitat.
- La creació d'aparcaments d'enllaç o Park&Ride en punts estratègics de la xarxa viària per facilitar l'intercanvi cap a línies d'autobús principals que donin accés a les capitals de comarca.
- La millora de l'oferta ferroviària amb noves línies que connectin millor les ciutats de l'Arc Metropolità i amb Barcelona i la seva àrea metropolitana, i un increment de les freqüències.

**Campanya d'informació i sensibilització ciutadana.** Per a obtenir els resultats desitjats és indispensable la col·laboració i implicació de la ciutadania en les zones de baixes emissions. Més enllà de posar obstacles a la mobilitat s'ha de veure la seva implementació com un benefici per a la salut de les persones, per tenir unes ciutats amb més qualitat de vida. L'establiment d'una política informativa i comunicativa comuna entre els diferents municipis que adoptin criteris unitaris en la implementació de les ZBE, tant en relació amb la posada en marxa i el funcionament de les zones, com també posteriorment respecte als resultats i els indicadors en relació amb la millora de la qualitat de l'aire, permetria assolir una millor conscienciació per part de la ciutadania en relació amb els beneficis i l'operativitat d'aquestes zones.

### **Fonaments de dret**

- 1.- Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, en l'article 14.3 estableix l'obligació per als municipis de més de 50.000 habitants d'adoptar abans de 2023 plans de mobilitat urbana sostenible que incloguin la creació de zones de baixes emissions (ZBE).
- 2.- Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions. Desenvolupa reglamentàriament la Llei 7/2021 i estableix els requisits que han de complir les ZBE.
- 3.- Decret 132/2024, de 30 de juliol, pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, el Pla d'acció a curt termini per alts nivells de contaminació de l'aire i les determinacions normatives per assolir els objectius de qualitat de l'aire.



**4.-** Reglament General de Circulació i normativa de trànsit de la Direcció General de Trànsit (DGT), pel que fa a la classificació ambiental dels vehicles i la senyalització de la ZBE.

**5.-** Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local i Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel que s'aprova el text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya (articles 62 i ss.)

**6.-** L'article 103.1 de la Constitució Espanyola en relació amb l'Estatut de Catalunya, que vincula la legitimitat en l'exercici de les potestats administratives als principis de servei objectiu de l'interès general.

**7.-** Llei 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques.

**8.-** Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. Corresponen als municipis, entre d'altres, les potestats reglamentàries i d'autoorganització (arts. 4.1 a) LBRL). Dins l'àmbit de la seva competència, i en l'exercici de l'activitat d'intervenció dels ens locals, aquests podran aprovar ordenances i reglaments (arts. 84.1 a) LBRL).

**9.-** Els articles 60 a 66 del Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals (aprovat per Decret 179/1995, de 13 de juny), i els articles 178 i 1749 del text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, regulen el procediment establert per a l'aprovació d'ordenances.

**10.-** L'òrgan municipal competent per a l'adopció de l'acord d'aprovació inicial de la present ordenança és el Ple de l'Ajuntament, de conformitat amb l'article 22.2 d) de la Llei de bases de règim local. En el present cas, s'aprova per majoria simple (art. 65.2 ROAS).

**11.-** L'article 114 TRLMRL estableix que els acords del Ple de les corporacions locals, per tant també les Ordenances, s'adopten, per regla general, per majoria simple.

**12.-** L'ens local haurà de trametre a l'Administració de l'Estat i a la de la Generalitat de Catalunya, en el termini de quinze dies, l'acord d'aprovació definitiu de l'Ordenança i la còpia íntegra i feaent d'aquesta, que no entrarà en vigor fins que hagi transcorregut el termini de quinze dies hàbils des de la seva publicació al Butlletí Oficial de la Província, al butlletí informatiu local, tauler d'anuncis de la corporació i anunciant al Diari Oficial la Generalitat de Catalunya la referència del Butlletí Oficial de la Província en què s'hagi publicat íntegrament el text, tal com assenyala l'article 66 ROAS.

**13.-** Els acords adoptats per la Corporació, en aquest cas l'aprovació definitiva de les Ordenances municipals, han de ser adequadament publicats per tal de garantir el dret dels ciutadans a la informació, així ho disposa l'article 155 TRLMRL.

**14.-** Per tant, el procediment d'aprovació de les ordenances locals n'exigeix l'aprovació inicial, la submissió a informació pública, la concessió d'audiència als interessats i l'aprovació definitiva, amb la publicació posterior del text íntegre. Atès que, en no tractar-



se d'ordenances fiscals, urbanístiques, ni del Reglament orgànic de la corporació, aquesta Ordenança només requereix l'aprovació per majoria simple, sense que calguin quòrums qualificats.

**15.-** L'acord d'aprovació definitiva de l'Ordenança, juntament amb el text íntegre d'aquesta, ha de publicar-se per al seu general coneixement en el Butlletí Oficial de la Província i inserir-se en el tauler d'anuncis de l'Ajuntament; així mateix, la referència del Butlletí Oficial de la Província en què s'hagi publicat íntegrament el text, s'ha de publicar en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

**16.-** El text definitivament aprovat s'haurà de publicar igualment en el portal de transparència, d'acord amb la previsió de l'article 10.1.a) de la Llei 19/2014, de 29 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern.

## ACORD

**PRIMER.** Aprovar inicialment la Zona de Baixes Emissions al municipi de Vilanova i la Geltrú, amb el contingut que s'adjunta al present acord com a annex 1.

**SEGON.** Aprovar inicialment l'Ordenança municipal Reguladora de la Zona de Baixes Emissions per Vilanova i la Geltrú, segons el text que s'adjunta al present acord com a annex 2.

**TERCER.** Sotmetre a informació pública el present acord i el text de l'Ordenança pel termini mínim de 30 dies, a fi que s'hi puguin presentar al·legacions i reclamacions mitjançant la inserció dels anuncis corresponents al Butlletí Oficial de la Província, al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, i al tauler d'edictes de l'Ajuntament. El termini d'informació pública començarà a comptar des del dia de la publicació de l'anunci al BOPB.

L'expedient restarà a disposició de qualsevol persona interessada en el Servei de Mobilitat, ubicat a la Plaça de l'Ajuntament, núm. 8, 08800 de Vilanova i la Geltrú (Barcelona).

Un cop aprovada definitivament l'Ordenança es publicarà de la forma següent:

a) Al tauler d'edictes i al BOP: el text dels acord plenaris adoptats, així com el text íntegre de l'ordenança.

b) Al DOGC: la referència del BOP on s'hagi fet la publicació municipal anteriorment esmentada.

## QUART. Peu de recurs.

*Contra aquest acte de tràmit, que no exhaureix la via administrativa, en trobar-se pendent de la seva aprovació definitiva, no procedeix interposar cap recurs sens perjudici de la possibilitat d'interposar posteriorment els recursos corresponents contra l'acord*



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat

*d'aprovació definitiva.*

## **ANNEX 1 – ZONA DE BAIXES EMISSIONS AL MUNICIPI DE VILANOVA I LA GELTRÚ**

La ZBE és una de les mesures per vetllar per la qualitat de l'aire que respirem i garantir el dret a la salut dins la ciutat.

L'àmbit es reconeixerà perquè hi haurà senyals de circulació al perímetre per identificar l'àrea d'implantació de la ZBE.

Els municipis de l'Arc metropolità inclouran aquest senyal homologat per la DGT fins un senyal identificatiu del municipi i retolat com s'indica a continuació:



La ZBE afecta a vehicles sense etiqueta ambiental. Són aquests:

- Turismes (M1) de benzina anteriors a la norma Euro 3 (habitualment matriculats abans del 2000) i els dièsel anteriors a la norma Euro 4 (habitualment matriculats abans del 2005 o 2006).
- Motocicletes i ciclomotors (categoria L) anteriors a Euro 2 (habitualment matriculats abans del 2003).

Aquest és un document electrònic emès per l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú. La seva autenticitat es pot comprovar en la següent adreça d'internet: <https://aoberta.vilanova.cat/validacio>.



- Furgonetes (N1), els camions (N2, N3) i els autobusos (M2, M3) sense etiqueta ambiental, excepte algunes excepcions variables en funció del municipi de l'AMB.

## 1. ÀMBIT i HORARI

**La regulació de la ZBE serà d'aplicació tots els dies laborables, de dilluns a divendres, en horari de 7:00 a 20:00 hores.**

La regulació de la Zona de Baixes Emissions un cop finalitzi l'estudi i implementació, comprendrà un espai situat a l'entorn del centre històric o centre urbà, delimitat per grans avingudes o eixos viaris. Es tracta d'espais ja pacificats i té l'objectiu d'evitar que els vehicles més contaminants penetrin fins al centre urbà i només puguin circular per aquells eixos externs a aquesta zona que formen part de la xarxa viària principal.

En aquest sentit, es tracta d'àmbits amb una bona cobertura de transport públic i amb bones connexions en mobilitat activa, fet que facilita que la mobilitat interna es realitzi amb aquests mitjans i que els residents també puguin prescindir del vehicle per desplaçar-se a altres municipis.

## 2. ESTACIONAMENT

Es tendirà a regular totes les places d'aparcament de dins de l'àmbit de la ZBE, ja sigui amb àrees blaves o de rotació i amb àrees verdes. D'aquesta forma es podrà controlar l'estacionament segons etiquetatge ambiental i oferir diferents tarifes o exclusions segons matrícula.

En el cas de Vilanova la ZBE coincideix en part de la zona al Centre les persones i s'ha procurat que no inclogui zones verdes, estacionament regulat més enllà de les places de PMR i zones de càrrega i descàrrega. El que si existeix dins la zona prevista són aparcaments de motos i bicicletes.

## 3. RESTRICCIONS D'ACCÉS

Els vehicles afectats per la regulació de les ZBE correspondran inicialment a aquells que no disposen d'etiqueta ambiental.

Es recullen les exempcions establertes a l'AMB, que s'aniran modificant en funció de consideracions que podran evolucionar qüestions municipals fins a arribar a exempcions definitives i que puguin ser satisfactòries pels municipis que integren l'Arc Metropolità.

1. PMR (persones amb mobilitat reduïda).
2. Serveis mèdics, funeraris, protecció civil, bombers, policies, cossos i forces de seguretat.
3. Persones amb malalties.



Les persones amb malalties o discapacitats que els condicionen l'ús del transport públic poden sol·licitar l'autorització de circulació d'un vehicle a la ZBE.

#### 4. Tractaments mèdics.

Les persones a les quals han diagnosticat malalties que requereixen fer tractaments mèdics de manera periòdica en centres sanitaris situats a les ZBE poden sol·licitar l'autorització temporal de circulació d'un vehicle, que els permetrà circular-hi durant el període de tractament.

#### 5. Vehicles estrangers.

#### 6. Vehicles adaptats que presten un servei singular i necessiten accés temporal.

Vehicles que han estat adaptats i homologats per prestar un servei o activitat singular al municipi.

Poden ser autoritzats a circular els vehicles que presten serveis singulars que compleixin la classificació per grup d'utilització definida a l'annex II del Reglament general de vehicles, així com la categoria d'homologació especificats dins una taula concreta on s'inclouen blindats, llevaneus, formigoneres, etc.

#### 7. Vehicles de categoria M1 i L per a l'activitat professional de persones amb ingressos baixos.

Les persones físiques titulars de vehicles M1 i L dedicats a l'exercici de l'activitat professional que acreditin uns ingressos econòmics inferiors al doble de l'indicador públic de renda d'efectes múltiples (IPREM) vigent poden sol·licitar una moratòria per a l'aplicació de les restriccions de les ZBE.

#### 8. Vehicles que realitzen proves de circulació en tallers autoritzats.

Els tallers de manteniment i reparació de vehicles poden sol·licitar la inscripció de vehicles al Registre metropolità i autoritzacions per dur a terme les proves necessàries als vehicles que tinguin en custòdia o bé fer el desplaçament del vehicle a una estació ITV.

#### 9. Moratòria per a furgonetes, camions i autobusos que es reemplacin.

Els titulars de vehicles N1, N2, N3 i M3 que acreditin la compra d'un vehicle de motor nou que compleixi els requisits tecnològics i d'emissions d'accés a les ZBE podran disposar d'una ampliació de sis mesos de la moratòria prevista per a aquests vehicles a cada zona de baixes emissions.

#### 10. Vehicles amb autorització municipal.



Els vehicles que tinguin una autorització municipal específica per prestar serveis en activitats singulars o en esdeveniments extraordinaris a la via pública i que no tinguin distintiu ambiental han de sol·licitar la inscripció al Registre per poder circular per les ZBE.

11. Autoritzacions temporals anuals amb un màxim que s'establiran en el seu moment en les Ordenances Municipals.
12. Residents en l'àmbit afectat per el període que es determini en les Ordenances Municipals.
13. Flotes de serveis municipals. Que s'aniran renovant de forma progressiva.

#### **4. SISTEMES DE CONTROL**

El control de les ZBE es realitzarà mitjançant càmeres de lectura de matrícules que permetran classificar els vehicles segons les dades que figuren a la DGT i que els classifiquen segons el grup i etiquetatge ambiental. També es podrà realitzar control per part de la Policia Local o serveis d'inspecció de la ciutat.

#### **5. PLATAFORMA DE CONTROL I SANCIÓ I CONFECCIÓ DE LLISTES BLANQUES DE VEHICLES AUTORITZATS**

L'Ajuntament s'acollirà a la nova plataforma de gestió de matrícules autoritzades que es posarà en servei per part de la Generalitat que permetrà realitzar la regulació automatitzada i facilitar el registre de matrícules exemptes de la regulació de la ZBE equivalent a la que actualment té l'AMB.

#### **6. DATA D'INICI**

La Llei de canvi climàtic indica que s'establiran ZBE en tots els municipis de més de 50.000 habitants, es per això que es proposa l'establiment d'aquesta zona de la ciutat de Vilanova i la Geltrú que queda inclosa en una part de la zona del projecte "Al Centre les Persones". Inicialment s'estableix el perímetre de la ZBE i la senyalització a les entrades, abans de l'1 de gener de 2026, si bé no serà executiva fins sis mesos després de la seva aprovació, temps "prudenterment" necessari per la conscienciació dels usuaris i la realització de tots els estudis i aprovació dels estudis, projectes i instal·lacions necessàries per el seu bon funcionament.

Posteriorment es revisaran les Ordenances Municipals per establir les condicions de la restricció incorporant els criteris que s'ordenin des de la Generalitat i l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità.

#### **7. CAMPANYA COMUNICATIVA**

Es preveu que la Generalitat prepararà una campanya general, especialment als mitjans audiovisuals i xarxes socials, per presentar i divulgar els beneficis que ha de suposar per la població dels diferents municipis. L'Ajuntament també farà la seva pròpia campanya de difusió i posada en coneixement de la ciutadania.



## ZONA QUE ES PROPOSA, INICIALMENT, PER LA CIUTAT DE VILANOVA I LA GELTRÚ

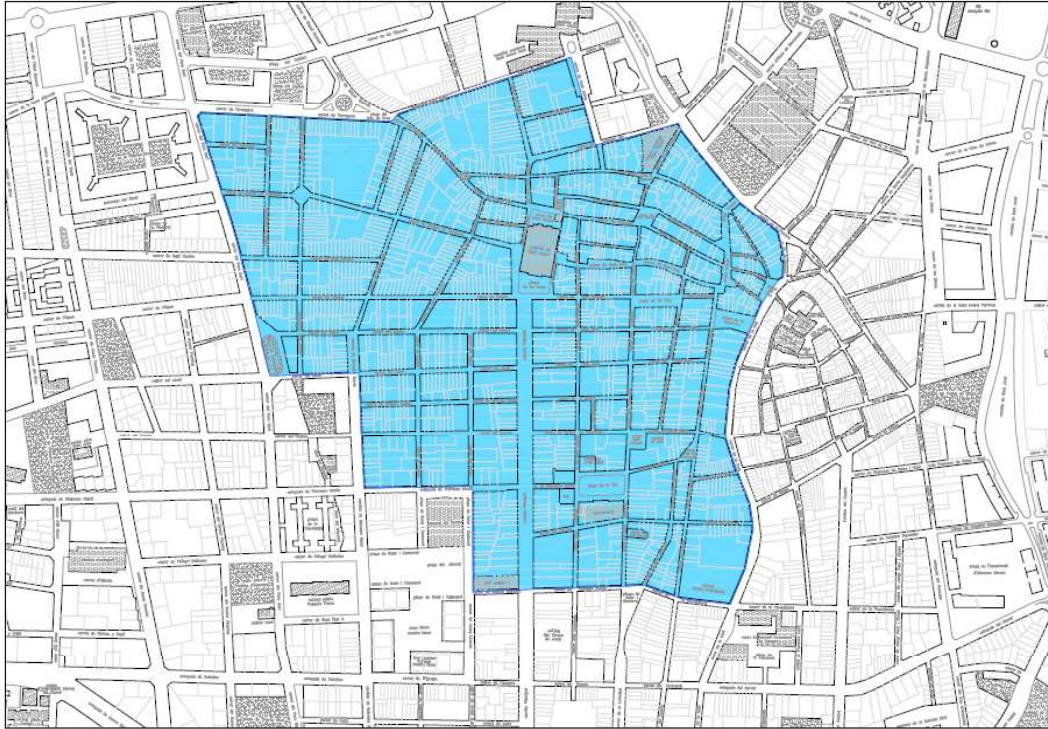
La zona que es proposa és una part integrada dintre del projecte de l'espai de pacificació "Al Centre les Persones" però reduint una part per facilitar la mobilitat comercial en algunes zones molt necessàries per l'abastiment del centre. Es la delimitació següent:

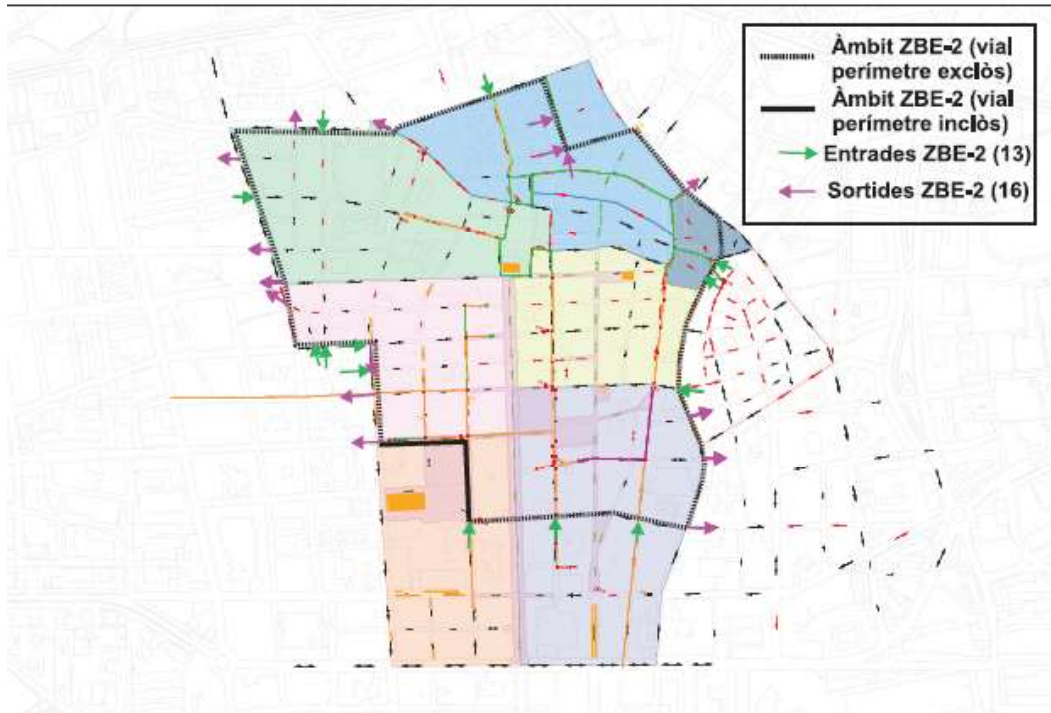




AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat





## CARACTERÍSTIQUES DE LA ZBE DE VILANOVA I LA GELTRÚ

- 1- La superfície que ocupa la ZBE és de 34,0777 Ha que representa un 9,54 % sobre el total de Superfície de zona de sòl urbà (357,1670 ha), i un 13,00 % sobre el total de sòl majoritàriament urbà (262,0697 ha) excloent, en aquest darrer cas, el sòl industrial.

Per aquests càlculs s'han pres com a referència els valors i superfícies publicats pel Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya, pel municipi de Vilanova i la Geltrú, que ha continuació és reproduïen:



<b>Total zones sòl urbà</b>	<b>357,1670</b>
<b>Total sòl residencial</b>	<b>236,1814</b>
R1 Nucli antic	23,8879
R2 Urbà tradicional	56,8503
R3 Ordenació tancada	3,6435
R4 Ordenació oberta	57,2540
R5 Cases agrupades	27,4707
R6 Cases aïllades	67,0750
<b>Total sòl activitat econòmica</b>	<b>103,0123</b>
A1 Industrial	95,0973
A2 Serveis	7,9150
A3 Logística	
<b>Total sòl mixtos i altres</b>	<b>17,9733</b>
M1 Transformació	0,2803
M2 Conservació	10,9919
M3 Mixtos	6,7011

Per tal de donar compliment al que estipula l'article 19.1 del Decret 132/2024, de 30 de juliol, pel que s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, el Pla a curt termini per alts nivells de contaminació de l'aire i les determinacions normatives per assolir els objectius de qualitat de l'aire, que diu:

“les ZBE han de comptar amb una superfície mínima del 25 % del sòl urbà majoritàriament d'ús residencial del municipi o, en el cas de ZBE supramunicipals, de cadascun dels municipis afectats.

Per assolir la superfície indicada, els municipis poden preveure una ZBE amb una superfície inicial inferior que augmenti progressivament fins a arribar en el termini de 4 anys al 25 % del sòl urbà majoritàriament d'ús residencial. Aquesta implantació progressiva requereix que en l'avaluació de la reducció de les emissions de la ZBE es comprovi que s'estan assolint les reduccions d'emissions previstes.”

Es proposa que en el termini de 4 anys s'assoleixi aquest 25 % de la superfície majoritàriament d'ús residencial, de la següent manera:

**La ZBE Vilanova i la Geltrú transcorreguts els 4 anys: superfície de 69,4934 ha.**

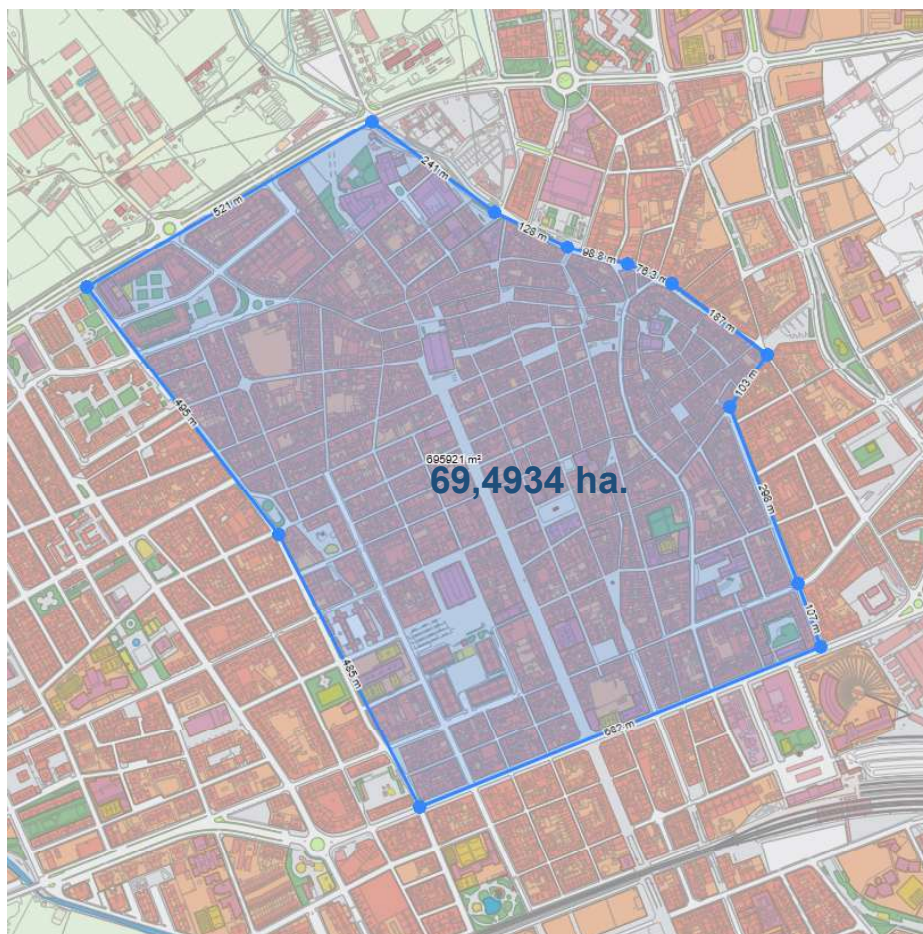
1- representa un 19,46 % del total zones d'ús urbà.

2- representa un 26,52 % del sòl majoritàriament residencial.

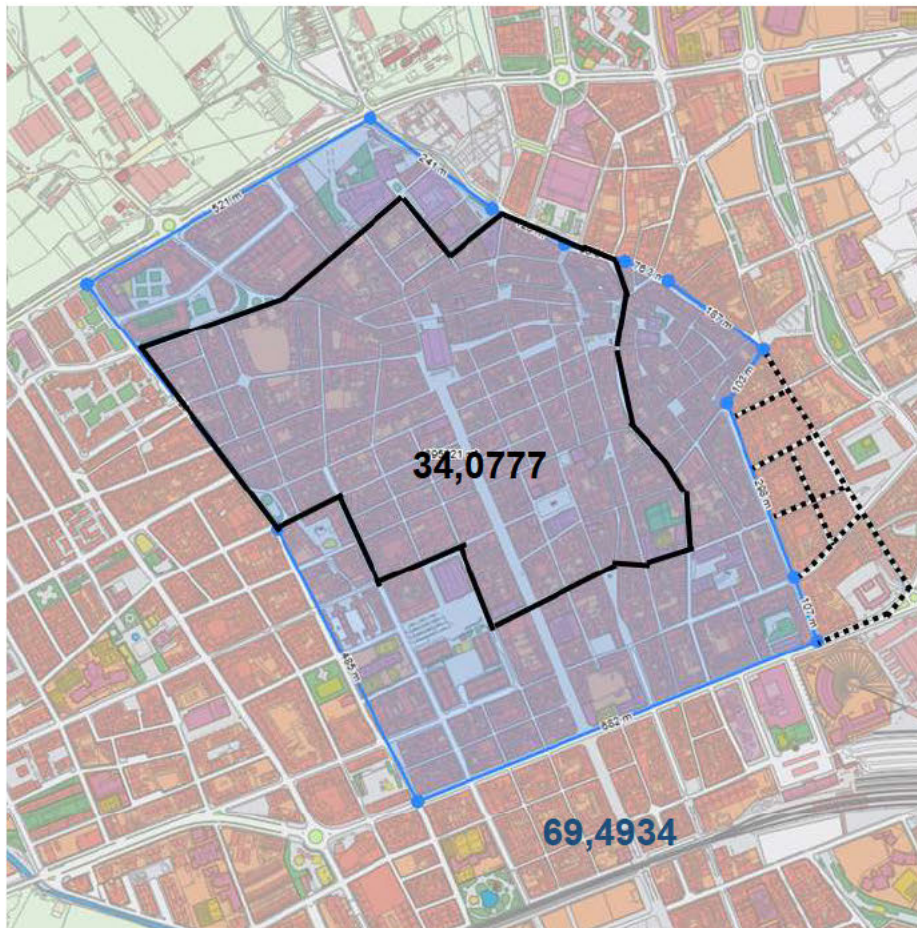


AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat

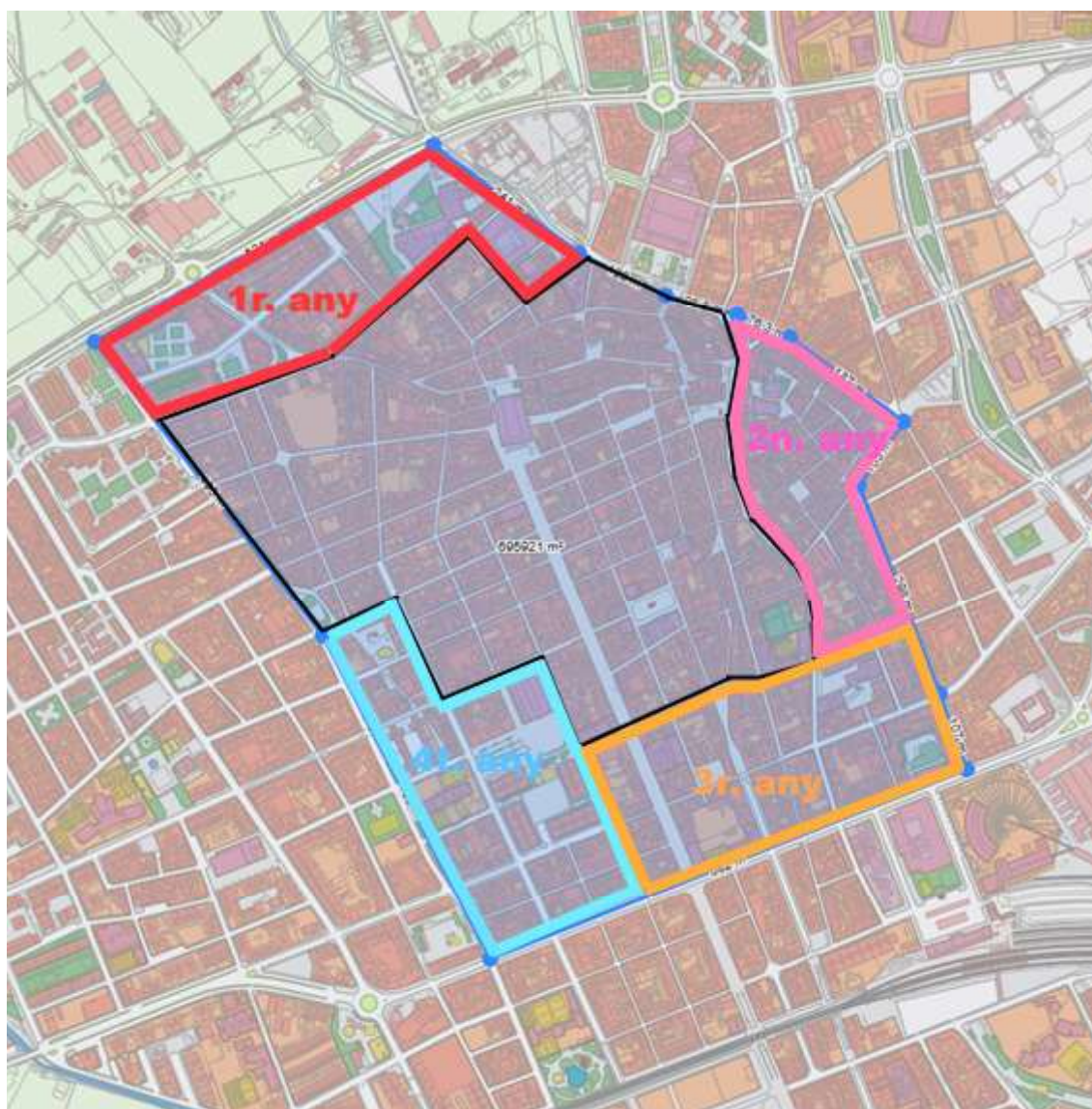


Aquest és un document electrònic emès per l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú. La seva autenticitat es pot comprovar en la següent adreça d'internet: <https://aoberta.vilanova.cat/validacio>.



Aquesta proposta haurà d'assolir, almenys, el 25% de la superfície majoritàriament residencial, en el termini de 4 anys. S'adjunta l'evolució prevista per donar compliment a aquest requeriment legal:

	any 2025	any 2026	any 2027	any 2028	any 2029
Sup fase ZBE (ha)	34,0777	8,8956	6,2651	10,3603	9,8947
<b>Sup acumulada ZBE (ha)</b>	<b>34,0777</b>	<b>42,9733</b>	<b>49,2384</b>	<b>59,5987</b>	<b>69,4934</b>
% fase s/sup urbà	9,54	2,49	1,75	2,90	2,77
% fase s/sup residencial	13,00	3,39	2,39	3,95	3,78
% acumulat s/ sup urbà	9,54	12,03	13,79	16,69	19,46
<b>% acumulat s/ sup residencial</b>	<b>13,00</b>	<b>16,40</b>	<b>18,79</b>	<b>22,74</b>	<b>26,52</b>



Aquesta previsió, com a tal, haurà d'esser informada i aprovada anualment en funció dels resultats obtinguts en la primera fase i demés aspectes tècnics sobrevinguts o noves modificacions legals, que modifiquin els requeriments legals establerts actualment.

Aquest és un document electrònic emès per l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú. La seva autenticitat es pot comprovar en la següent adreça d'internet: <https://aoberta.vilanova.cat/validacio>.



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**

Mobilitat



## ANNEX 2 - ORDENANÇA MUNICIPAL REGULADORA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS DE VILANOVA I LA GELTRÚ.

### Índex

<b>PREÀMBUL</b> .....	<b>2</b>
Article 1. Objecte .....	10
Article 2. Àmbit d'aplicació .....	11
Article 3. Competència municipal per regular les ZBE .....	11
Article 4. Projecte tècnic de la ZBE.....	12
Article 5. Implantació de la ZBE i coherència amb els instruments de planificació .....	12
Article 6. Senyalització de la ZBE .....	12
Article 7. Mesures d'intervenció a la ZBE .....	13
Article 8. Mesures específiques de restricció del trànsit davant d'episodis ambientals de contaminació.....	13
Article 9. Vehicles autoritzats per accedir, circular i estacionar a la ZBE.....	13
Article 10. Registre de vehicles autoritzats a la ZBE .....	14
Article 11. Exempcions a les mesures de de restricció d'accés, circulació i estacionament de vehicles més contaminants a la ZBE.....	14
Article 12. Autoritzacions d'accés, circulació i estacionament a la ZBE .....	15
Article 13. Sistema de control i protecció de dades .....	17
Article 14. Mesura de restricció relativa a l'estacionament .....	18
Article 15. Atenció a la ciutadania en la gestió de la ZBE.....	18
Article 16. Procediment sancionador .....	18
Article 17. Infraccions i sancions .....	18
Disposició addicional única. Col·laboració amb altres administracions públiques, organismes i entitats .....	19
Disposició transitòria primera. aplicació de les sancions.....	19
Disposició transitòria segona. illa de vianants amb autoritzacions temporals .....	20
Disposició final primera. Habilitació per modificar els annexes.....	20
Disposició final segona. Entrada en vigor .....	20
<b>ANNEXOS</b> .....	<b>21</b>
Annex 1. La Zona de Baixes Emissions de Vilanova i la Geltrú .....	21
Annex 2. Vehicles més contaminants .....	22
Annex 3. Vehicles singulars segons criteris d'utilització i que poden obtenir una autorització d'accés i circulació a la Zona de Baixes Emissions .....	23



## PREÀMBUL

La Declaració de l'Assemblea General de les Nacions Unides de 25 de setembre de 2015, per la qual s'adopta l'Agenda 2030 de desenvolupament sostenible, concreta els 17 objectius de desenvolupament sostenible (ODS) 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 els impactes del canvi climàtic, amb l'objectiu que el planeta pugui satisfer les necessitats de les generacions actual i de les futures. Aquesta declaració estableix que totes les organitzacions públiques, privades i civils dels Estats signants de la declaració, han d'implementar el pla d'acció que representa l'Agenda 2030.

Quatre dels objectius de l'Agenda 2030 es troben directament adreçats amb la implantació d'una Zona de Baixes emissions. Aquests ODS són:

- ☐ ODS 3 Garantir una vida sana i promoure el benestar per a totes les persones a totes les edats, amb accions per incorporar el vector de la salut en tota la planificació urbana, i per l'any 2030 reduir a la meitat el nombre mundial de morts i lesions causats per productes químics perillosos i la pol·lució de l'aire, l'aigua i el sòl.
- ☐ ODS 11 Aconseguir que les ciutats i els assentaments humans siguin inclusius, segurs, resilents i sostenibles. Per això es planteja el 2030 haver reduït l'impacte ambiental negatiu per càpita de les ciutats, amb especial atenció a la qualitat de l'aire (repte 11.6).
- ☐ ODS 12 Garantir modalitats de consum i producció sostenibles amb accions (repte 12.4) per minimitzar l'exposició de la població a la contaminació (atmosfèrica, de l'aigua i del sòl)
- ☐ ODS 13 Adoptar mesures urgents per a combatre el canvi climàtic i els efectes d'aquest. Amb el repte (13.3) de millorar l'educació, la conscienciació i la capacitat humana i institucional en relació amb la mitigació del canvi climàtic.
- ☐ ODS 17 Enfortir els mitjans per a implementar i revitalitzar l'aliança mundial per al desenvolupament sostenible, amb una millora de la coherència de polítiques (repte 17.4) i la constitució d'aliances eficaces en els àmbits públic, publico privat i de la societat civil (repte 17.17).

Per tot això, la implantació d'una Zona de baixes emissions forma part de l'Agenda Urbana de Vilanova i la Geltrú, agenda dinàmica que estableix les accions necessàries per adreçar els reptes del Pla estratègic VNG 2030, reptes com el de com el de portar la ciutat a ser neutra en carboni i resilient davant l'emergència climàtica, o el de vetllar pel benestar de la seva ciutadania al llarg de la vida.

### 1. Qualitat de l'aire i salut pública

La salut humana, animal i del medi ambient estan intrínsecament connectades i són interdependents, ja que formen part d'un mateix ecosistema global.



La font més significativa d'emissions de gasos efecte hivernacle i de contaminació atmosfèrica és la crema de combustibles pel transport, la generació d'electricitat, la indústria i la calefacció del sector residencial.

### Neutralitat climàtica

El problema actual és que la quantitat d'aquests gasos naturals amb efecte d'hivernacle a l'atmosfera ha augmentat i que s'hi han abocat, a més, gasos amb efecte d'hivernacle no presents de forma natural a l'atmosfera. Aquest canvi s'admet que posa en perill la composició, la capacitat de recuperació i la productivitat dels ecosistemes naturals i el mateix desenvolupament econòmic i social, la salut i el benestar de la humanitat.

L'adopció de mesures urgents per a combatre el canvi climàtic i els efectes d'aquests (ODS 13), implica entre d'altres mesures, millorar l'educació, la consciència i la capacitat humana i institucional en relació amb la mitigació del canvi climàtic.

L'Acord de París de 2015 fou adoptat en el marc de la Convenció de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic, a la COP 21, el 12 de desembre de 2015. Aquest tractat internacional té per objecte reforçar la resposta mundial a l'amenaça del canvi climàtic.

L'article 7 de l'Acord de París estableix l'objectiu mundial relatiu a l'adaptació, que consisteix en enfortir la resiliència i reduir la vulnerabilitat al canvi climàtic amb la finalitat de contribuir al desenvolupament sostenible i aconseguir una resposta d'adaptació adequada, recollit també com a principi rector a l'article 2 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica. En aquest mateix article es reconeix que l'adaptació és un repte mundial que incumbeix a tothom, amb dimensions locals, subnacionals, nacionals, regionals i internacional, i el que és més important: que un increment dels nivells de mitigació pot reduir la necessitat d'esforços addicionals d'adaptació.

A la 24a Conferència de les Parts de la Convenció Marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic, celebrada el desembre de 2018 a Katowice, es van acordar les regles que permeten fer operatiu l'Acord de París. Les parts d'aquest Acord assumeixen la responsabilitat de transformar la seva economia i la seva societat per complir els objectius que han ratificat; entre ells l'Estat espanyol. Per a la implementació de l'Acord de París, l'any 2020 els països es van obligar a presentar nous compromisos de reducció d'emissions, més ambiciosos, per respondre a l'emergència climàtica i tancar la bretxa que hi ha entre els compromisos del 2015 i l'objectiu de l'1,5 °C.

Respecte als Gasos Efecte Hivernacle (d'ara endavant CO<sub>2</sub>), la Unió Europea s'ha dotat d'un marc jurídic ampli que li ha de permetre mantenir-se a l'avantguarda en la transició i complir els objectius de reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle el 2030.

En aquest context internacional i europeu, en relació amb la regulació de la mitigació dels impactes del canvi climàtic, l'Estat espanyol ha aprovat la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, de caràcter bàsic en la seva gran majoria. Aquesta Llei té per objecte assegurar el compliment, per part d'Espanya, dels objectius de l'Acord de París, adoptat el 12 de desembre de 2015, signat per Espanya el 22 d'abril de 2016 i



promoure l'adaptació als impactes del canvi climàtic i la implantació d'un model de desenvolupament sostenible, entre d'altres aspectes.

D'altra banda, la reducció de les emissions locals de Gasos Efecte Hivernacle es un compromís que Vilanova i la Geltrú adopta al l'adherir-se al Pacte d'Alcaldes el juliol de 2008 i al aprovar el seu pla local per mitigar el canvi climàtic, PAES, Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible). El Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible que ha de marcar les pautes per assolir els objectius mediambientals que estableix la Comissió Europea per al 2020.

Els objectius inicials van ser la reducció de les emissions locals de CO2 un 20% el 2020 i ara, els nous compromisos del Pacte de les Alcaldies pel Clima i l'Energia, estableixen una reducció desitjada del 55% el 2030 i una neutralitat climàtica el 2050.

El sector transport es calcula l'any 2020 a la ciutat, com a responsable del 38% de les emissions (segons metodologia comuna per al càlcul de l'inventari d'emissions de la Diputació de Barcelona). La seva evolució des del 2005 (any de referència dels compromisos locals), no aconsegueix reduir les emissions fins l'objectiu que la ciutat tenia (20%), mentre els altres sectors (ja sigui per la crisi econòmica o per l'energètica), arriben a assolir les fites compromeses de reducció el 2020. Actuar al sector transport, per tant, representa un objectiu clau de reducció per assolir la neutralitat climàtica l'any 2050.

### Menys contaminació a l'espai públic

La garantia d'una vida saludable per a totes les persones (ODS 3) comporta la reducció dels nivells de pol·lució atmosfèrica (també del soroll), ja que això fa disminuir la quantitat de població afectada per certes malalties que se'n deriven.

Aconseguir que les ciutats i els assentaments humans siguin inclusius, segurs, resilents i sostenibles, pel 2030 (ODS11) obliga també a reduir l'impacte ambiental negatiu per càpita de les ciutats, amb especial atenció a la qualitat de l'aire.

Així mateix, l'Organització Mundial de la Salut (OMS) defineix la contaminació de l'aire com un important risc mediambiental per a la salut i considera que la disminució dels nivells de contaminació atmosfèrica poden reduir la càrrega de morbiditat derivada d'accidents cerebrovasculars, càncers de pulmó i pneumopaties cròniques i agudes, entre elles l'asma. A la Unió Europea ha estat un objectiu principal la millora de la qualitat ambiental des de la Directiva 96/62/CE del Consell, de 27 de setembre de 1996, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient, fins les vigents: 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 i, particularment, la 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 en Europa (que regula els contaminants partícules en suspensió, òxid de sofre i nitrogen, monòxid de carboni, plom i ozó, entre altres).

L'any 2021, l'OMS aprova unes noves Directrius mundials sobre la qualitat de l'aire: partícules en suspensió (PM2.5 i PM10), ozó, diòxid de nitrogen, diòxid de sofre i monòxid de carboni. Les Directrius aporten proves clares, del mal 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 concentracions més baixes de contaminants per garantir la qualitat de l'aire, més estrictes, per protegir la salut de les persones.

## **2. Fonaments de dret i normativa de referència**

La Declaració d'Emergència climàtica i ambiental del Parlament Europeu, de data 28 de novembre de 2019 "declara la situació d'emergència climàtica i mediambiental; demana a la Comissió, als Estats membres i a tots els agents mundials que adoptin urgentment les mesures concretes necessàries per combatre i contenir aquesta amenaça abans que sigui massa tard, i manifesta el seu propi compromís al respecte".

La Carta Europea de Salvaguarda dels Drets a la Ciutat, aprovada a Saint Denis l'any 2000, estableix el dret dels ciutadans i ciutadanes al medi ambient i l'obligació de les autoritats municipals d'adoptar polítiques de prevenció de la contaminació i de controlar el trànsit automobilístic, tot respectant el medi ambient i encoratjant l'ús de vehicles no contaminants (articles XVIII i XX).

L'article 45.1 de la Constitució Espanyola reconeix que tothom té el dret a disposar d'un medi ambient adequat per al desenvolupament de la persona, així com el deure de conservar-lo. Així mateix, en l'article 43.1 es reconeix el dret a la protecció de la seva salut.

L'Estatut d'Autonomia de Catalunya (article 84.2) preveu que els governs locals de Catalunya tenen competències pròpies, en els termes que determinin les lleis, sobre la circulació i els serveis de mobilitat (lletra h) i sobre la formulació i la gestió de polítiques per a la protecció del medi ambient (lletra j).

En un sentit genèric, l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, a l'article 27, 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 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.

Pel que fa al règim general, l'article 25.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, així com l'article 66.3 del Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, estableixen que els municipis han d'exercir competències, en els termes de la legislació de l'Estat i de les comunitats autònomes, en les matèries de medi ambient urbà, i específicament de protecció contra la contaminació atmosfèrica en les zones urbanes, i de trànsit i estacionament de vehicles i mobilitat, que inclou l'ordenació del trànsit de vehicles i persones en les vies urbanes.

Pel que fa a la qualitat de l'aire, cal destacar el Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, que transposa a l'ordenament jurídic espanyol la 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 en Europa, de



conformitat i a l'empara de la Llei bàsica 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera. Aquest Reial decret té per objecte, entre d'altres, definir i establir objectius de qualitat de l'aire, amb la finalitat d'evitar, prevenir i reduir els efectes nocius de les substàncies esmentades sobre la salut humana, el medi ambient en el seu conjunt i altres béns de qualsevol naturalesa.

A l'àmbit municipal, l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú va aprovar definitivament el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) 2018-2024 per la ciutat, que defineix les actuacions necessàries per establir unes pautes de mobilitat més sostenibles i alhora garantir l'accessibilitat i la mobilitat de la ciutadania.

Per altra banda, tenint en compte els requeriments de la *Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética*, està en redacció un nou PMUS que incorpora entre les actuacions a realitzar la l'establiment d'una Zona de Baixes Emissions.

Pel que fa a la normativa sectorial, 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.

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.

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 viària, 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.

La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, estableix a l'article 1 que L'Administració General de l'Estat, les comunitats autònomes i les entitats locals, en l'àmbit de les seves competències respectives, han de donar compliment a l'objecte d'aquesta Llei, i han de cooperar i col·laborar per a la seva consecució. En concret, l'article 14 prescriu que tots els municipis de l'Estat espanyol 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, abans de l'any 2023, l'establiment d'una Zona de Baixes Emissions dins del seu terme municipal.

L'obligació establerta al citat article 14 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.

El Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions, constitueix la normativa que desenvolupa aquest instrument ambiental i de mobilitat urbana.

La segona cimera de qualitat de l'Aire (2019) recollia el compromís de la Generalitat de presentar un projecte de Llei de qualitat de l'aire en el termini d'un any, llei que havia d'establir els criteris comuns de les ZBE. La llei a data d'avui encara no s'ha aprovat. Per a tots els ajuntaments en zona de protecció especial (àmbit-40) en l'acord de la segona cimera, hi havia mesures com la Promoció de camins escolars i la creació de Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida.

En el marc de la 3a Cimera, la Generalitat de Catalunya, els ens locals, les organitzacions i els agents socials i econòmics van subscriure l'Acord per a la millora de la qualitat de l'aire a Catalunya, que s'inclourà al nou Pla de millora de la qualitat de l'aire de Catalunya 2027, i on les parts signants acorden fer un pas endavant i assumir el compromís de treballar per implementar una Zones de Baixes Emissions a tots els municipis catalans de més de 20.000 habitants abans d'acabar l'any 2025, amb un model general comú adaptable a les diferents realitats territorials, socials i ambientals dels municipis, esdevenint una oportunitat de generalització, encara més gran, de les Zones de Baixes Emissions.

Actualment segueix en vigor el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, aprovat pel Govern de la Generalitat de Catalunya mitjançant l'Acord GOV/127/2014, de 23 de setembre.

En matèria concreta 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.

A Catalunya, l'article 6.3 de la Llei 18/2009, del 22 d'octubre, de salut pública, estableix que les administracions públiques competents en matèria de salut pública han de proporcionar les prestacions en aquesta matèria, entre les quals està la promoció i protecció de la salut i la prevenció dels factors de risc derivats de l'aire i l'aigua i dels aspectes mediambientals que puguin repercutir en la salut de les persones (lletra a), i l'article 68.1 de la Llei 15/1990, de 9 de juliol, d'ordenació sanitària de Catalunya, atorga competències als ajuntaments per prestar els serveis sanitaris necessaris per a donar compliment a les seves responsabilitats en relació amb obligat compliment de les normes i els plans sanitaris relatius al control sanitari del medi ambient, que inclou en primer terme la contaminació atmosfèrica.

En el Pla de Mobilitat Urbana de Vilanova i la Geltrú s'estableixen les prioritats en matèria de mobilitat i es promouen els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic amb



l'objectiu de situar els nivells de contaminació atmosfèrica per sota dels límits que marca la legislació europea.

Per tot això, es fa necessària l'aprovació d'una nova Ordenança de restricció de la circulació de determinats vehicles a la Zona de Baixes Emissions de la ciutat de Vilanova i la Geltrú, que incorpori els nous requeriments internacionals i els propis de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.

Tal i com preveu el Reial Decret 1052/2022, és rellevant destacar que actualment l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú estableix mecanismes de coordinació i col·laboració administrativa amb les diverses administracions competents en l'àmbit en qüestió, per tal de dur a terme accions conjuntes de senyalització i informació de la Zona de Baixes Emissions de la ciutat, així com amb d'altres municipis de l'entorn més proper, integrants de l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità, que també tenen la obligació de la desenvolupar una ZBE.

Amb caràcter previ a l'elaboració d'aquesta Ordenança, l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú ha elaborat un projecte tècnic amb el contingut mínim establert pel Reial Decret 1052/2022. Aquest projecte inclou el marc de referència, l'anàlisi de la situació actual, els objectius, la proposta de ZBE per Vilanova i la Geltrú i el seu seguiment i revisió.

### **3. Qualitat de l'aire a Vilanova i la Geltrú**

La ciutat de Vilanova i la Geltrú, es troba allunyada de la conurbació de Barcelona i l'Àrea Metropolitana i unit al fet que es tracta d'un municipi costaner amb un port petit, en general no supera els límits de contaminació atmosfèrica d'altres indrets amb major pressió, es per això que centra el perímetre a la zona de la ciutat on ja es va establir el projecte de pacificació, "al Centre les Persones", en tractar-se de la zona on es realitza una major exposició per part dels ciutadans en tractar-se de la zona d'oci i comercial de la ciutat.

Els contaminants se solen diferenciar entre gasos i partícules. Si bé els gasos són molècules separades d'un sol compost, com l'NO<sub>2</sub>, les partícules agrupen més d'una molècula i poden aglutinar diferents compostos. La legislació actual estableix que la mesura de les partícules es diferenciï per mides (les PM<sub>10</sub>, que són les de diàmetre inferior a 10 micres, i les PM<sub>2,5</sub>, que són les de diàmetre inferior a 2,5 micres). Però si s'analitza la seva composició es poden trobar compostos molt diferents, des de metalls pesants a compostos orgànics i material crustal (de l'escorça terrestre).

Les partícules en suspensió que respirem estan relacionades amb diversos fenòmens. Per una banda, cada any rebem diverses intrusions de pols africana que són responsables de les pluges de fang i provoquen episodis puntuals de nivells elevats de PM<sub>10</sub>. Per altra banda, molts compostos en forma de gas, com els que participen del boirum fotoquímic, acaben formant partícules. A més, les partícules solen provenir de resuspensió de material dipositat sobre el sòl, que passen a l'aire amb el pas de vehicles o per l'acció del vent. Finalment, cal assenyalar que els vehicles emeten partícules procedents dels cremats de la combustió del seu motor, però també emeten partícules que es desprenen pel desgast dels frens i els pneumàtics.



Utilitzant el mètode del percentil 90.4 de les dades diàries de concentracions de PM10, pels registres de dades manuals, els anys 2015, 2016 i 2019 no es va superar l'objectiu de qualitat de l'aire diari).

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

#### **4. Establiment de l'Ordenança**

Aquesta Ordenança s'ha elaborat tenint en compte els principis que conformen la bona regulació, a què es refereix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques i les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals, que comprenen les directrius de tècnica normativa i les directrius sobre la tramitació de l'expedient per a l'aprovació de les ordenances, els reglaments i els decrets, de 15 d'abril de 2015.

En particular, es dona compliment als principis de necessitat i eficàcia ja que es considera que la seva aprovació és l'instrument més adequat per aconseguir l'objectiu que es persegueix, la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Vilanova i la Geltrú amb l'objectiu millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

El principi de proporcionalitat es considera complert tota vegada que l'Ordenança conté la regulació imprescindible per atendre les necessitats que s'han de cobrir i no comporta mesures restrictives de drets ni obligacions a les persones destinatàries que no siguin necessàries i que, en qualsevol cas, no hagin estat valorades com les més adients ateses les circumstàncies. En aquest sentit, tal i com consta justificat en el Projecte tècnic de la ZBE de Vilanova i la Geltrú i altra documentació que conforma l'expedient d'elaboració de l'Ordenança, s'han plantejat i descartat d'altres mesures alternatives i s'ha optat per la que s'ha considerat la menys restrictiva per a les persones afectades i la més beneficiosa per a la població en general.

El principi de seguretat jurídica es garanteix, ja que la norma és coherent amb la resta de l'ordenament jurídic on s'integra i del qual es deriva.



Es dona compliment al principi de transparència, perquè en el procés d'elaboració de la norma s'ha efectuat una consulta pública prèvia, i a més, s'ha pogut donar a conèixer el contingut de la norma a les entitats, els col·lectius en el marc del Consell de Mobilitat i a la ciutadania amb una campanya de comunicació per explicar el concepte de la ZBE i els beneficis que comportarà per a la qualitat de vida de la ciutadania.

Aquesta Ordenança dona compliment també al principi d'eficiència, perquè, a més de fer efectiu el mandat establert a l'article 14.3 de la Llei del canvi climàtic, contribuirà de manera decisiva a reduir la contaminació ambiental, preservar i millorar la qualitat de l'aire i la salut pública, apropar els nivells de contaminació de la ciutat als recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS), complir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts i mitigar els impactes del canvi climàtic. A més, també contribuirà a millorar l'eficàcia i a racionalitzar la gestió del trànsit de vehicles a la ciutat de Vilanova i la Geltrú.

Aquesta Ordenança també està vinculada al projecte tècnic de la ZBE de Vilanova i la Geltrú, el qual justifica, defineix i detalla de continguts del procés d'aplicació de la ZBE, el qual es tramita de forma independent a la present Ordenança.

## **5. Estructura de l'Ordenança**

Quant a l'estructura i contingut, aquesta Ordenança consta de 17 articles, una disposició addicional, dues disposicions transitòries, dues disposicions finals i tres annexes.

Els articles 1 a 5 contenen les disposicions generals de l'Ordenança: l'objecte, l'àmbit d'aplicació, la competència municipal, el projecte tècnic i la coherència amb els instruments de planificació. Els articles 6 a 15 regulen les mesures d'intervenció administrativa, concretada fonamentalment en la prohibició d'accés, circulació i estacionament dels vehicles més contaminants a la Zona de Baixes Emissions de Vilanova i la Geltrú, així com el règim d'exempcions i d'autoritzacions específiques per a determinats casos d'excepcionalitat; també es refereix a la senyalització de la ZBE i al sistema de control i protecció de dades. Els articles 16 i 17 regulen el règim sancionador, d'acord amb el Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial Decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre (LTSV), que és la norma de rang legal que li dona cobertura.

La disposició addicional única fa referència a la col·laboració de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú amb les altres administracions públiques, organismes i entitats implicades en les zones de baixes emissions. La disposició transitòria primera estableix el règim transitori aplicable al procediment sancionador i la disposició transitòria segona estableix el règim transitori aplicable a les autoritzacions temporals de les àrees de vianants. La disposició final primera disposa quin és l'òrgan competent per modificar els annexes per tal d'adequar-los a les necessitats que es plantegin. Finalment, la disposició final segona estableix l'entrada en vigor de la norma.

L'annex 1 defineix i delimita l'àmbit de la Zona de Baixes Emissions de Vilanova i la Geltrú. L'annex 2 estableix quins són els vehicles més contaminants, a efectes de



l'Ordenança. L'annex 3 concreta les tipologies de vehicles singulars que poden obtenir una autorització d'accés a la ZBE.

## **ARTICLE 1. OBJECTE**

Aquesta Ordenança municipal té per objecte la creació i gestió de l'accés, circulació i estacionament de vehicles a les Zones de Baixes Emissions (d'ara endavant ZBE), determinada a la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, dins del municipi de Vilanova i la Geltrú i d'acord amb les condicions en el Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les ZBE.

Les ZBE es defineixen com l'àmbit delimitat per una administració pública, en exercici de les seves competències, dins del seu territori de caràcter continu, i en el que s'apliquen restriccions d'accés, circulació i estacionament de vehicles per a millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle, d'acord amb la classificació dels vehicles pel seu nivell d'emissions segons l'establert en el Reglament General de Vehicles.

## **ARTICLE 2. ÀMBIT D'APLICACIÓ**

1. L'àmbit territorial d'aplicació d'aquesta Ordenança abasta la ZBE en el terme municipal de Vilanova i la Geltrú, d'acord amb la delimitació establerta a l'annex 1. En aquest annex es contempla i justifica l'augment progressiu de la superfície inicial de la ZBE de Vilanova i la Geltrú, fins a arribar en el termini de 4 anys al 25 % del sòl urbà majoritàriament d'ús residencial, d'acord amb l'establert a l'article 19.1, segon paràgraf, del Decret 132/2024, de 30 de juliol, pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, el Pla d'acció a curt termini per alts nivells de contaminació de l'aire i les determinacions normatives per assolir els objectius de qualitat de l'aire.

2. Tots els vehicles que circulin pel terme municipal estan subjectes als preceptes d'aquesta Ordenança, podent-se establir exempcions i autoritzacions temporals d'accés, circulació i estacionament a la ZBE, inclosos als articles 11 i 12 d'aquesta Ordenança, sempre que siguin compatibles amb els objectius establerts en el projecte de ZBE.

## **ARTICLE 3. COMPETÈNCIA MUNICIPAL PER REGULAR LES ZBE**

1. Correspon a l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, d'acord amb les competències que li atribueix la legislació general i l'específica aplicable al municipi, adoptar les mesures necessàries en relació amb la protecció de la qualitat de l'aire, la protecció de la salut pública davant el risc de contaminació i les mesures especials de regulació i ordenació del trànsit.

En concret, d'acord amb l'establert a l'article 25 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases del Règim Local, el medi ambient urbà, el trànsit, l'estacionament de vehicles i la mobilitat són matèries sobre les quals, en tot cas, els municipis exerciran com a competències pròpies, en els termes que s'estableixi la legislació de l'Estat i de les Comunitats Autònomes.



2. Així mateix, la competència per a l'establiment i regulació de les ZBE mitjançant l'aprovació de la present Ordenança ve atribuïda per:

a) La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, en la qual l'article 14.3,a) imposa l'obligació d'establir les ZBE a determinats municipis.

b) El text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, en el qual l'article 7 atribueix competències als municipis per la regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina del trànsit en les vies urbanes de la seva titularitat i, en particular, per a la regulació mitjançant Ordenança dels usos de les vies urbanes, per establir la restricció de la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius ambientals i per al tancament de determinades vies. També l'article 18 determina que quan motius ambientals ho aconsellin, l'autoritat competent pot ordenar un altre sentit de circulació, la prohibició total o parcial d'accés a parts de la via, bé amb caràcter general o per a determinats vehicles, el tancament de determinades vies, el seguiment obligatori d'itineraris concrets, o la utilització de vorals o carrils en sentit oposat al normalment previst.

c) El Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les ZBE.

#### **ARTICLE 4. PROJECTE TÈCNIC DE LA ZBE**

1. Amb caràcter previ a l'establiment d'una ZBE, s'ha elaborat un projecte tècnic que conté el contingut mínim previst pel Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions, i s'estructura amb aquests apartats:

a) El marc de referència: l'anàlisi de coherència amb els instruments de planificació i l'anàlisi jurídic de la naturalesa de la ZBE.

b) L'anàlisi de la situació actual a Vilanova i la Geltrú. Origen, naturalesa, fonts de dades i avaluació de la contaminació atmosfèrica i acústica. La població exposada, les activitats econòmiques, la trama urbana, el parc de vehicles, el patró de mobilitat i les alternatives de mobilitat.

c) Els objectius quantificables de plans i normativa supralocals, així com els proposats per a la ZBE de Vilanova i la Geltrú.

d) La proposta de ZBE de Vilanova i la Geltrú: l'anàlisi d'alternatives, les mesures d'intervenció de la proposta escollida (àmbit, restriccions, calendari, actuacions, sensibilització i altres mesures), memòria econòmica i memòria social.

e) El sistema de seguiment i revisió.

2. El projecte tècnic de la ZBE serà revisat com a mínim als tres anys del seu establiment i posteriorment, almenys cada quatre anys, amb l'objectiu de verificar el compliment dels seus objectius, i en el seu cas, modificar les mesures d'intervenció establertes a l'article



7, les autoritzacions establertes a l'article 12 i l'àmbit de la ZBE a l'annex 1 d'aquesta Ordenança.

## **ARTICLE 5. IMPLANTACIÓ DE LA ZBE I COHERÈNCIA AMB ELS INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ**

1. La implementació de la ZBE està integrada i és coherent amb els instruments municipals vigents de planificació urbana estratègica i normativa de qualitat de l'aire i d'acció contra el soroll, així com les mesures adoptades en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS).

2. La ZBE queda implantada i amb vigència permanent amb l'aprovació d'aquesta Ordenança, amb el previst a les disposicions transitòries d'aquesta norma, on s'estableix un calendari d'aplicació de les sancions que permet la familiarització i adaptació gradual de la ciutadania i sectors econòmics a les característiques de la ZBE, abans de que els hi afecti.

## **ARTICLE 6. SENYALITZACIÓ DE LA ZBE**

1. La ZBE estarà senyalitzada en els punts d'accés a l'espai delimitat, utilitzant la senyalització prevista per la Direcció General de Trànsit (DGT).

2. La senyalització indicarà els vehicles que, segons el distintiu ambiental del que disposin, estan exempts de la prohibició d'accés, circulació i estacionament a la ZBE.

3. La senyalització del trànsit també haurà d'indicar que podran estar exceptuats d'aquesta prohibició els vehicles que disposin de la corresponent autorització municipal registral, d'acord amb l'establert als articles 11 i 12 d'aquesta Ordenança.

## **ARTICLE 7. MESURES D'INTERVENCIÓ A LA ZBE**

1. En tot allò no regulat per aquesta Ordenança, pel que fa a les mesures generals de circulació, s'aplica l'Ordenança municipal de circulació i la normativa específica corresponent.

2. Amb l'objectiu de millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions d'efecte hivernacle, així com també de mitigar els impactes del canvi climàtic i de protegir la salut pública, es prohibeix als vehicles que tenen la consideració de més contaminants, d'acord amb la definició establerta a l'annex 2 d'aquesta Ordenança, l'accés, la circulació i estacionament a la ZBE de Vilanova i la Geltrú.

3. La mesura de prohibició establerta a l'apartat 2 és d'aplicació de dilluns a divendres feiners, en horari de 07:00 hores a 20:00 hores.

4. Els vehicles que per la seva singularitat d'ús o constitució, definits a l'annex II del Reglament General de Vehicles, aprovat pel Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre, o normativa que substitueixi, i que es troben recollits a l'annex 3 d'aquesta Ordenança, podran obtenir una autorització temporal per accedir, circular i estacionar a la ZBE, fins a una data determinada, de forma contínua o discontinua per mesos, dies o hores.



5. Amb caràcter excepcional i per raons d'interès general, pot autoritzar-se l'accés, circulació i estacionament a la ZBE a vehicles diferents dels anteriors, per mitjà de resolució motivada de l'Alcaldia.

6. De conformitat amb el text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, es podrà subjectar a una taxa l'accés, la circulació i l'estacionament de vehicles a la ZBE en els termes que estableixi l'Ordenança fiscal corresponent.

#### **ARTICLE 8. MESURES ESPECÍFIQUES DE RESTRICCIÓ DEL TRÀNSIT DAVANT D'EPISODIS AMBIENTALS DE CONTAMINACIÓ**

La declaració d'episodi ambiental de contaminació de l'aire per part de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya comporta l'activació simultània del Protocol d'actuació en cas d'episodis d'alta contaminació atmosfèrica, incorporat al Document únic de protecció civil municipal (DUPROCIM), que inclourà en tot cas, entre altres mesures la possibilitat de limitar la circulació a la ZBE (episodi ambiental de contaminació per NO<sub>2</sub>).

#### **ARTICLE 9. VEHICLES AUTORITZATS PER ACCEDIR, CIRCULAR I ESTACIONAR A LA ZBE**

1. Podran accedir, circular i estacionar pels carrers de l'interior del perímetre de la ZBE:

- els vehicles no considerats com a més contaminants segons l'annex 2.
- els vehicles determinats als articles 11 i 12 d'aquesta Ordenança, sempre que aquests últims estiguin inscrits, quan es requereixi, al Registre municipal de vehicles autoritzats a la ZBE o registre que el substitueixi en aquestes funcions, que es regula a l'article següent.

2. Les autoritzacions per accedir, circular i estacionar a la ZBE d'acord amb el previst a l'article 12 d'aquesta Ordenança i que es trobin inscrites en l'esmentat registre, seran atorgades per un termini de temps determinat que podrà tenir efectes continuats o discontinus, referits en mesos, dies i hores.

#### **ARTICLE 10. REGISTRE DE VEHICLES AUTORITZATS A LA ZBE**

1. L'Ajuntament disposarà d'un Registre d'aquells vehicles que, d'acord amb el que estableixi el Reglament General de Vehicles vigent i les futures actualitzacions, poden quedar autoritzats temporalment a accedir, circular i estacionar a la ZBE. Podran inscriure's en aquest Registre els vehicles relacionats als articles 11 i 12 d'aquesta Ordenança. Aquest Registre serà municipal o supramunicipal, segons s'acordi amb altres municipis o s'estableixi normativament.

2. Les persones titulars de vehicles més contaminants que vulguin beneficiar-se de les exempcions o autoritzacions previstes als articles 11 i 12 han d'inscriure, quan es requereixi, el vehicle en el Registre esmentat a l'apartat 1 anterior.



3. Els vehicles estrangers que vulguin accedir a la ZBE resten també subjectes als requeriments establerts als articles 11 i 12.

4. La gestió del Registre es realitzarà conforme a les exigències previstes a la Llei Orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals i les seves futures modificacions.

5. La creació i funcionament del Registre de vehicles autoritzats a la ZBE es regularà d'acord amb la forma de la seva implementació, per part del municipi o mitjançant acords supramunicipals o d'acord amb el que es pugui establir per normativa de la Generalitat de Catalunya, essent un registre administratiu de control dels vehicles i els seu titulars que acrediten trobar-se en algun dels supòsits previstos en la present Ordenança.

#### **ARTICLE 11. EXEMPCIONS A LES MESURES DE DE RESTRICCIÓ D'ACCÉS, CIRCULACIÓ I ESTACIONAMENT DE VEHICLES MÉS CONTAMINANTS A LA ZBE.**

1. No estan afectats per la restricció d'accés, circulació i estacionament establertes a l'article 7 els vehicles que pertanyin a alguna de les categories següents:

a) Vehicles que tinguin el domicili del seu permís de circulació a Vilanova i la Geltrú l'any d'aprovació de l'ordenança.

b) Vehicles destinats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR), tant vehicles particulars com de transports col·lectiu.

c) Vehicles de serveis d'emergència i essencials. Es consideren serveis d'emergència i essencials els serveis mèdics, els serveis funeraris, protecció civil, bombers, policia, i cossos i forces de seguretat de l'Estat.

d) Vehicles dedicats al transport de persones amb malalties o persones amb discapacitats que els condicionen l'ús del transport públic.

d) Vehicles amb matrícula estrangera que compleixen els requisits tecnològics i d'emissions equivalents als distintius ambientals que emparen l'accés a la ZBE i que no estiguin identificats a la base de dades de la Direcció General de Transit.

e) Vehicles classificats com històrics i també clàssics, que es dediquin a la preservació del patrimoni automobilístic nacional i estiguin inscrits en alguna associació de vehicles amb aquesta finalitat.

2. Per poder beneficiar-se de l'exempció establerta a l'apartat 1 d'aquest article, cal, en qualsevol cas, que el vehicle estigui inscrit vàlidament en el Registre de vehicles autoritzats a la ZBE, en els termes i les condicions que permetin acreditar els supòsits al·legats en cada cas per a la seva inscripció, d'acord a l'establert a l'instrument jurídic que s'acordi per a regular el Registre de vehicles autoritzats a la ZBE.

#### **ARTICLE 12. AUTORITZACIONS D'ACCÉS, CIRCULACIÓ I ESTACIONAMENT A LA ZBE**



1. Els vehicles més contaminants que no estiguin exempts o tinguin una autorització temporal poden accedir i circular a la ZBE de Vilanova i la Geltrú un màxim de 24 dies a l'any. No es necessari que els vehicles estiguin inscrits al registre de vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions. pertanyin a alguna de les categories següents poden obtenir autorització diària o temporal per accedir, circular i estacionar a la ZBE de Vilanova i la Geltrú:

a) Vehicles singulars segons els criteris d'utilització establerts en la classificació de l'annex II del Reglament General de vehicles, aprovat pel Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre. La tipologia de vehicles autoritzats es regula per Decret d'Alcaldia.

Poden obtenir una autorització temporal per accedir, circular i estacionar de forma esporàdica dins la ZBE en atenció al servei singular que presten:

(i) Vehicles que accedeixin, circulin i estacionin esporàdicament dins la ZBE.

(ii) Vehicles estrangers que no compleixen els requisits tecnològics i d'emissions equivalents als distintius ambientals que emparen l'accés a la ZBE. En aquest cas, la persona titular del vehicle ha d'efectuar el tràmit previ d'inscripció al Registre de vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions.

En cas d'episodi ambiental de contaminació per NO<sub>2</sub> previst a l'article 8, no es podran atorgar autoritzacions diàries per accedir, circular i estacionar a la ZBE.

b) Poden obtenir una autorització temporal per accedir, circular i estacionar de forma esporàdica a la ZBE en atenció al servei singular que presten:

(i) Vehicles singulars segons la classificació per criteris d'utilització establerts a l'annex 3 d'aquesta Ordenança.

(ii) Vehicles que disposin d'una autorització específica de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, per prestar serveis en activitats singulars, o en esdeveniments extraordinaris a la via pública o que hagin de realitzar una activitat singular i esporàdica.

(iii) Vehicles vinculats a la llicència del mercat setmanal de dissabte, d'acord amb els horaris i condicions que estableix el reglament dels mercats setmanals de Vilanova i la Geltrú.

(iv) Vehicles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixin realitzar tractaments mèdics de forma periòdica.

(v) Vehicles registrats al llibre taller electrònic de la Direcció General de Trànsit i amb els quals els tallers autoritzats duguin a terme proves de circulació o proves dinàmiques, d'acord a l'establert a l'instrument jurídic que s'acordi per regular el Registre de vehicles autoritzats a la ZBE.

Les corresponents autoritzacions temporals s'hauran de sol·licitar a l'administració per tal d'atorgar-se i quedar degudament inscrit en el Registre de vehicles autoritzats a la ZBE.



c) Poden obtenir autoritzacions temporals d'accés, circulació i estacionament per la ZBE:

(i) Els vehicles de les categories M2, M3, N1, N2 i N3 (categories establertes a l'article 4 del Reglament (UE) 2018/858 del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de maig de 2018, sobre l'homologació i la vigilància del mercat dels vehicles de motor i els seus remolcs i dels sistemes, els components i les unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles), la persona titular dels quals acrediti el compliment de les dues circumstàncies següents:

(1<sup>a</sup>) Que el vehicle constitueix un instrument necessari per a l'exercici de la seva activitat professional.

(2<sup>a</sup>) Que li manquen com a màxim 5 anys de cotització en el Règim Especial de Treballadors Autònoms (RETA), en el Règim General de la Seguretat Social, o en un altre règim alternatiu, per assolir l'edat legal de jubilació, de conformitat amb la legislació vigent.

(ii) Els vehicles les persones titulars dels quals acreditin uns ingressos econòmics anuals pel global dels conceptes (pensions, ajudes, rendes, lloguers, interessos de capital, etc.) inferiors a dues vegades l'indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM), incrementat segons el nombre de membres de la unitat familiar, si escau i calculat a partir dels ingressos de la dita unitat familiar:

#### **Unitat familiar IPREM**

1 persona	2
2 persones	2,5
3 persones	2,9
4 persones	3,3
5 persones	3,7
6 persones o més	4

Als efectes d'aquesta Ordenança, s'entén per unitat familiar la formada per la persona sol·licitant, el cònjuge o la persona amb la qual mantingui una relació anàloga d'afectivitat i les persones menors de 25 anys.

Per al còmput de la renda s'han de tenir en compte els ingressos bruts anuals de l'exercici anterior a l'any en curs de la persona sol·licitant i, si escau, els del cònjuge o la persona amb la qual mantingui una relació anàloga d'afectivitat.

Aquesta autorització té una vigència d'un any a comptar des del moment de la seva data de comunicació, i es pot renovar anualment.

(iii) Els vehicles les persones titulars dels quals acreditin la compra d'un vehicle de motor nou que compleixi els requisits tecnològics i d'emissions d'accés equivalents als distintius ambientals, d'acord amb allò establert a l'instrument jurídic que s'acordi per regular el Registre de vehicles autoritzats a la ZBE.



(iv) Vehicles censats a alguna adreça dels carrers que delimiten la ZBE, recollits a l'annex 1, que justifiquin la obligació d'entrar a la ZBE per accedir al gual de l'aparcament vinculat a la referència cadastral del seu domicili.

d) Poden obtenir autoritzacions temporals d'accés, circulació i estacionament per la ZBE, els vehicles més contaminants de les persones, que, en el moment de l'entrada en vigor de l'Ordenança, compleixin una de les condicions següents, i mentre mantinguin les mateixes:

(i) Que la persona resident estigui empadronada dins de la ZBE i que sigui titular del vehicle censat a la ZBE. Pels casos en que hi hagi un canvi d'empadronament a fora de la ZBE, es deixarà d'aplicar la corresponent autorització.

(ii) Que la persona disposi d'una autorització permanent per accedir amb vehicle a les àrees de vianants que es troben dins de la ZBE.

(iii) Que la persona disposi d'una plaça d'aparcament en propietat, d'un abonament o contracte de lloguer en un aparcament situat dins l'àmbit de la ZBE.

Aquestes autoritzacions temporals es mantindran vigents fins a la revisió de la ZBE, segons l'establert a l'article 4.2 d'aquesta Ordenança.

2. Per gaudir de les autoritzacions previstes en aquest article cal, en qualsevol cas, que el vehicle estigui inscrit prèviament amb validesa al Registre de vehicles autoritzats a la ZBE o que compleixi amb els requisits establerts a l'instrument jurídic que s'acordi per a regular el Registre de vehicles autoritzats a la ZBE.

3. La persona titular del vehicle ha de tramitar l'autorització corresponent davant el Registre de vehicles autoritzats a la ZBE com a màxim tres dies després del moment que efectivament s'hagi accedit a la ZBE, comptats a partir del mateix dia en què hagi tingut lloc.

### **ARTICLE 13. SISTEMA DE CONTROL I PROTECCIÓ DE DADES**

1. El control d'accés a la ZBE es realitzarà per mitjà d'un sistema automàtic i la plataforma tecnològica que es designi per l'autoritat municipal. Amb aquest sistema es comprovarà si el vehicle pot accedir o no a l'àmbit definit, sense que sigui necessari captar la imatge dels ocupants, sense perjudici de les facultats que la Policia Municipal té assignades en el control, vigilància i sanció de les infraccions i no compliment de les normes establertes.

2. La instal·lació i ús de càmeres, videocàmeres i de qualsevol altre mitjà de captació i reproducció d'imatges per al control, regulació, vigilància i disciplina del trànsit s'efectuarà per l'autoritat municipal encarregada de la regulació del trànsit segons el previst en el Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària, i altra normativa específica en la matèria, amb subjecció al que estableix la normativa de protecció de dades.



L'autoritat municipal haurà d'acordar mitjançant resolució la instal·lació i ús dels dispositius fixes i mòbils de captació i reproducció, previstos per al control de la ZBE.

#### **ARTICLE 14. MESURA DE RESTRICCIÓ RELATIVA A L'ESTACIONAMENT**

1. Les mesures de restricció de l'estacionament a la ZBE per a millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle, així com també per mitigar els impactes del canvi climàtic i de protegir la salut pública, relatives a bonificacions en l'estacionament per determinats vehicles que contribueixen a mitigar les emissions de gasos, s'estableixen a través de l'Ordenança fiscal relativa a les taxes per estacionament regulat de vehicles a la via pública, conforme a la classificació dels vehicles pel seu nivell d'emissions d'acord amb l'establert al Reglament General de Vehicles, aprovat pel Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre.

2. Els vehicles que estiguin autoritzats a estacionar a la ZBE, podran fer-ho d'acord amb les normes generals establerts al Reglament d'estacionament de Vilanova i la Geltrú.

#### **ARTICLE 15. ATENCIÓ A LA CIUTADANIA EN LA GESTIÓ DE LA ZBE**

Tota la informació relativa a les ZBE serà publicada a la pàgina web institucional de l'Ajuntament, habilitant-se els canals de comunicació amb els ciutadans de consulta i gestió de tràmits relatius a les ZBE. Entre aquests canals, obligatòriament es dotarà el presencial, el telefònic i el telemàtic.

#### **ARTICLE 16. PROCEDIMENT SANCIONADOR**

1. Les sancions establertes en aquesta Ordenança s'imposen en base a les infraccions de l'article 76.z.3, del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós sobre la Llei de Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària, que estableix que són infraccions greus, quan no siguin constitutives de delictes, les conductes referides a no respectar les restriccions de circulació derivades de l'aplicació dels protocols davant d'episodis de contaminació i de la ZBE, així com el procediment sancionador també previst en Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós sobre la Llei de Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària.

2. El Règim sancionador de la ZBE es fonamenta en les restriccions d'accés, circulació i estacionament en la ZBE, per determinació de l'autoritat municipal en l'exercici ple de les seves competències, que és de plena aplicació, aconsegueixi o no, l'assoliment dels objectius perseguits, relatius a la qualitat de l'aire, canvi climàtic, impuls del canvi modal i eficiència energètica, soroll, o qualsevol altre que s'estableixi en el projecte de la ZBE.

#### **ARTICLE 17. INFRACCIONS I SANCIONS**

1. Tindrà la consideració d'infracció greu el fet de no respectar les restriccions d'accés, circulació i estacionament establertes a la ZBE, en particular, l'incompliment de la prohibició d'accedir, circular i estacionar dins de la ZBE per part dels vehicles més



contaminants segons l'annex 2, o els que estiguin inclosos en els casos particulars dels articles 11 i 12 que no disposin de l'autorització necessària.

2. Les infraccions tipificades en aquesta Ordenança se sancionaran amb l'import de la sanció econòmica prevista per les infraccions qualificades com a greus pel Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós sobre la Llei de Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària i d'acord amb el Nomenclàtor municipal.

3. Les sancions establertes a l'apartat anterior podran incrementar-se en un 30%, en els casos següents:

a) Reincidència de la persona responsable. 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 s'hagi declarat per resolució ferma.

b) En el cas que la infracció prevista a l'apartat 1 sigui comesa havent estat declarat per part de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya un episodi de contaminació de l'aire, en aplicació de l'article 81 del mateix Text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària, atesa la major gravetat i transcendència del fet infractor.

### **DISPOSICIÓ ADDICIONAL ÚNICA. COL-LABORACIÓ AMB ALTRES ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES, ORGANISMES I ENTITATS**

1. L'Ajuntament podrà col·laborar amb l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), els municipis de l'àmbit del Sistema integrat de mobilitat metropolitana de Barcelona (SIMMB), i la resta d'administracions públiques, entitats i organismes implicats, per tal que l'establiment de la ZBE es faci amb les màximes garanties per fer possible el compliment conjunt dels seus objectius al territori.

2. L'Ajuntament ha de promoure que el desplegament i la gestió de les ZBE a l'àmbit SIMMB es faci de manera coherent i coordinada amb la resta d'administracions implicades, i, quan sigui possible, ha de realitzar conjuntament amb aquestes administracions, campanyes institucionals de comunicació i conscienciació sobre els seus objectius i les restriccions que suposen.

3. Les relacions entre l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú i la resta d'administracions implicades s'han de produir a través de mitjans electrònics que assegurin la interoperabilitat de les solucions adoptades per cadascuna d'elles.

### **DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA PRIMERA. APLICACIÓ DE LES SANCIONS**

Les disposicions contingudes als articles 16 i 17 d'aquesta Ordenança que corresponen al Procediment sancionador i les infraccions i sancions, seran d'aplicació:

1. Fins al 30 de juny de 2026, només en cas d'episodi ambiental de contaminació per NO<sub>2</sub>, previst a l'article 8, per a totes les categories de vehicles més contaminants, excepte:



els vehicles més contaminants que disposin de les exempcions o autoritzacions previstes als articles 11 i 12.

els vehicles de les categories N1, N2, N3, M2 i M3.

2. A partir de l'1 de juliol de 2026 per a totes les categories de vehicles més contaminants, excepte:

els vehicles més contaminants que disposin de les exempcions o autoritzacions previstes als articles 11 i 12.

els vehicles de les categories N1, N2, N3, M2 i M3.

3. A partir de l'1 de juliol de 2027 per a totes les categories de vehicles més contaminants i a tota la ZBE, excepte:

els vehicles més contaminants que disposin de les exempcions o autoritzacions previstes als articles 11 i 12.

L'aplicació del règim sancionador estarà condicionada, en tot cas, a l'efectiva implementació del registre d'autoritzacions i altres mecanismes de gestió i control d'accessos.

## **DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA SEGONA. ILLA DE VIANANTS AMB AUTORITZACIONS TEMPORALS**

Les autoritzacions temporals atorgades a vehicles per accedir a l'illa de vianants que es troba dins de la ZBE, abans de l'entrada en vigor d'aquesta Ordenança, es mantindran vigents fins que finalitzi el termini de les mateixes.

Qualsevol altre precepte de l'illa de vianants que contradigui la present Ordenança queda derogat.

## **DISPOSICIÓ FINAL PRIMERA. HABILITACIÓ PER MODIFICAR ELS ANNEXES**

1. L'establiment de noves ZBE o la supressió de la ZBE a l'annex 1 d'aquesta Ordenança serà competència del Ple municipal i es realitzarà per mitjà de la modificació d'aquest annex i d'acord amb el corresponent projecte tècnic necessari.

2. Els annexes 2, 3, 4 d'aquesta Ordenança poden ser modificats per Decret d'Alcaldia. En el cas de l'annex 2, cal que a l'expedient administratiu d'elaboració de la proposta de modificació s'acrediti que aquesta està motivada per requeriments de la planificació, de normativa sobrevinguda, o de directrius científiques o tecnològiques.

## **DISPOSICIÓ FINAL SEGONA. ENTRADA EN VIGOR**

La present Ordenança entrarà en vigor d'acord amb el que estableixen els articles 65.2 i 70.2 de la Llei 7/1985 de 2 d'abril, reguladora de les Bases del règim local, un cop transcorregut el termini de quinze dies hàbils des de la seva publicació en el Butlletí oficial de la província i romandrà vigent fins que es produeixi la seva modificació o derogació.

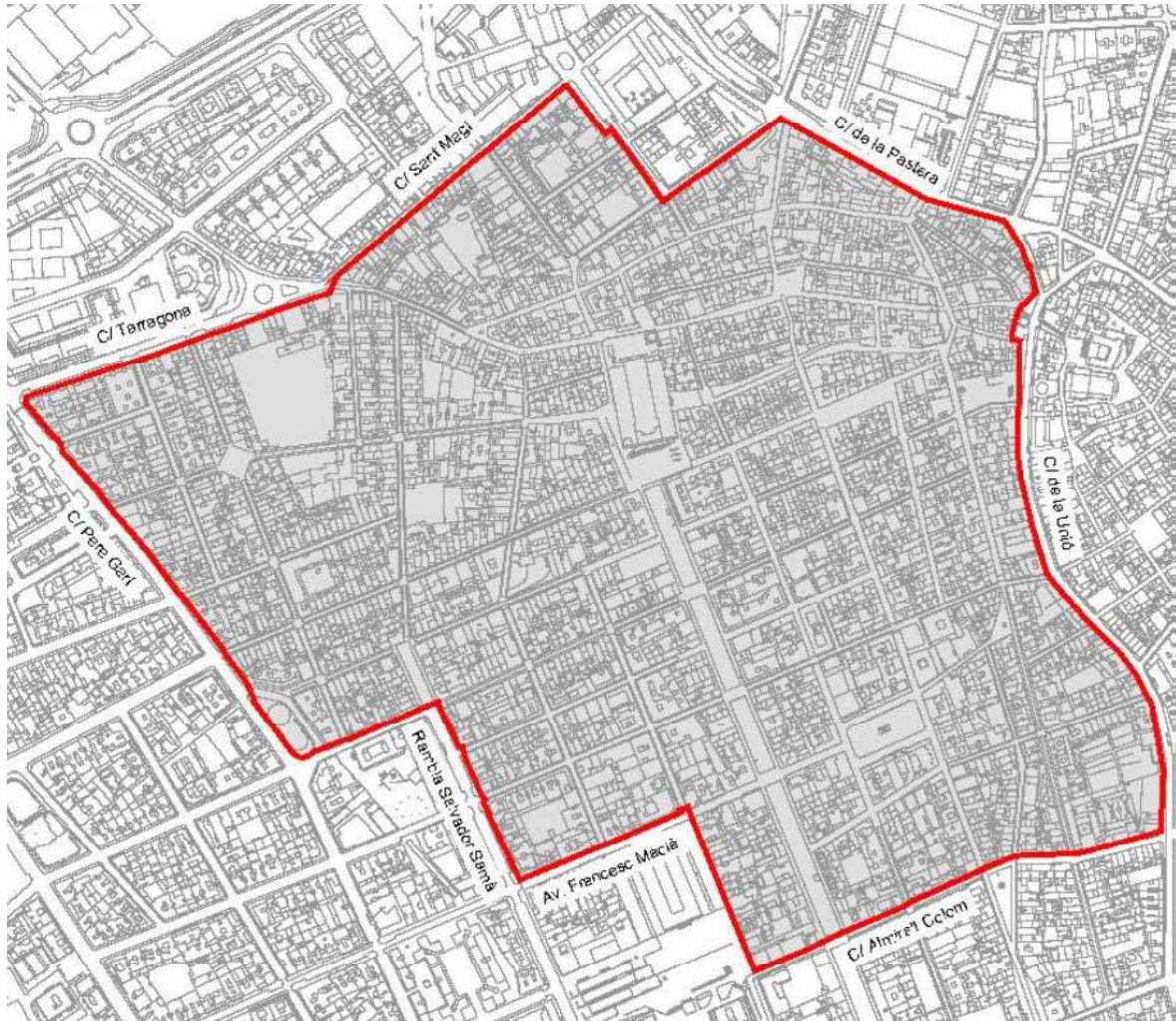


## ANNEXES

### ANNEX 1. LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS DE VILANOVA I LA GELTRÚ

La ZBE de Vilanova i la Geltrú constitueix un espai de carrers que queda delimitat, tenint com a punt de partida el nord i en sentit horari exteriorment, per el perímetre constituït pel C/ Tarragona, Sant Magí, Sant Josep, Joaquim Mir, Plaça de les Casernes, C/ de la Pastera, Plaça del Pou, C/ Unió, Providència, Almirall Colom, Plaça Soler Carbonell, Av. Francesc Macià, Salvador Samà, C/ Jardí, Pare Garí i Tarragona.

Aquestes vies mencionades formen el perímetre i queden excloses de la ZBE.



Per tal de donar compliment al que estipula l'article 19.1 del Decret 132/2024, de 30 de juliol, pel que s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, el Pla a curt termini per



alts nivells de contaminació de l'aire i les determinacions normatives per assolir els objectius de qualitat de l'aire, que diu:

“les ZBE han de comptar amb una superfície mínima del 25 % del sòl urbà majoritàriament d'ús residencial del municipi o, en el cas de ZBE supramunicipals, de cadascun dels municipis afectats.

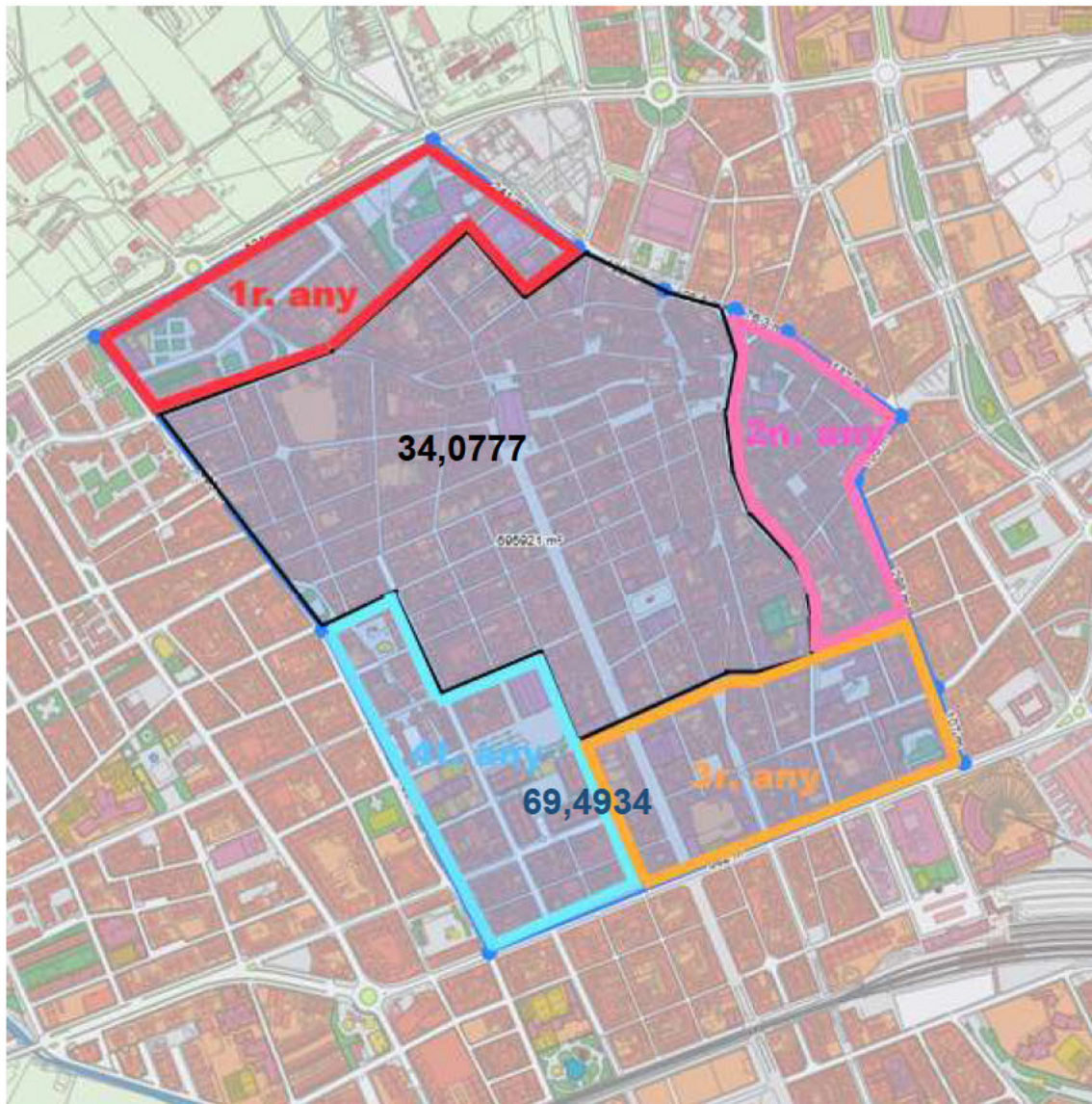
Per assolir la superfície indicada, els municipis poden preveure una ZBE amb una superfície inicial inferior que augmenti progressivament fins a arribar en el termini de 4 anys al 25 % del sòl urbà majoritàriament d'ús residencial. Aquesta implantació progressiva requereix que en l'avaluació de la reducció de les emissions de la ZBE es comprovi que s'estan assolint les reduccions d'emissions previstes.”

Es proposa que en el termini de 4 anys s'assoleixi aquest 25% de la superfície majoritàriament d'ús residencial, de la següent manera:

**La ZBE Vilanova i la Geltrú transcorreguts els 4 anys: superfície de 69,4934 ha.**

1- representa un 19,46 % del total zones d'ús urbà.

2- representa un **26,52 % del sòl majoritàriament residencial.**



Aquesta proposta haurà d'assolir, al menys, el 25 % de la superfície majoritàriament residencial, en el termini de 4 anys. S'adjunta l'evolució prevista per donar compliment a aquest requeriment legal:

	Any inicial	1r. Any	2n. Any	3r. any	4t. any
Sup fase ZBE (ha)	34,0777	8,8956	6,2651	10,3603	9,8947

Aquest és un document electrònic emès per l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú. La seva autenticitat es pot comprovar en la següent adreça d'internet: <https://aoberta.vilanova.cat/validacio>.



<b>Sup acumulada ZBE (ha)</b>	<b>34,0777</b>	<b>42,9733</b>	<b>49,2384</b>	<b>59,5987</b>	<b>69,4934</b>
% fase s/sup urbà	9,54	2,49	1,75	2,90	2,77
% fase s/sup residencial	13,00	3,39	2,39	3,95	3,78
% acumulat s/ sup urbà	9,54	12,03	13,79	16,69	19,46
<b>% acumulat s/ sup residencial</b>	<b>13,00</b>	<b>16,40</b>	<b>18,79</b>	<b>22,74</b>	<b>26,52</b>

Aquesta previsió, com a tal, haurà d'esser informada i aprovada anualment en funció dels resultats obtinguts en la primera fase i demés aspectes tècnics sobrevinguts o noves modificacions legals, que modifiquin els requeriments legals establerts actualment.

## ANNEX 2. VEHICLES MÉS CONTAMINANTS

La condició de «vehicles més contaminants» s'assoleix amb l'acompliment dels dos requisits següents:

- a) Estar inclosos en alguna de les categories de vehicles L, M o N.

Aquestes categories corresponen a la classificació establerta a l'annex I del Reglament (UE) n. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell de 15 de gener de 2013 relatiu a l'homologació dels vehicles de dos o tres rodes i els quadricicles, i a la vigilància del mercat dels esmentats vehicles, i a l'annex 2 de la Directiva 2007/46/CE, del Parlament i del Consell, de 5 de setembre, per la que es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, sistemes, components i unitats tècniques independents destinats als dits vehicles.

- b) No tenir assignat cap distintiu ambiental segons la classificació dels vehicles pel seu potencial contaminant.

El distintiu ambiental es defineix a l'annex II del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre.

## ANNEX 3. VEHICLES SINGULARS SEGONS CRITERIS D'UTILITZACIÓ I QUE PODEN OBTENIR UNA AUTORITZACIÓ D'ACCÉS I CIRCULACIÓ A LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

Els vehicles que poden obtenir una autorització d'accés i circulació a la ZBE per la seva singularitat d'ús o constitució són únicament els vehicles de les següents categories, definits de conformitat amb l'annex II del Reglament General de Vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre:



<b>CLASSIFICACIÓ PER GRUP D'UTILITZACIÓ (Annex II R.G.V)</b>	<b>DESCRIPCIÓ</b>	<b>CATEGORIA HOMOLOGACIÓ</b>	
05	Escola de conductors	Automòbil destinat a les pràctiques de conducció	N2, N3, M2, M3
10	Plataforma	Vehicle destinat al transport de mercaderies sobre una superfície plana sense proteccions laterals	N2, N3
12	Porta-contenidors	Vehicle construït per al transport de contenidors mitjançant dispositius expressament adequats per a la subjecció d'aquests	N2, N3
13	Gàbia	Vehicle especialment adaptat pel transport d'animals vius	N2, N3
15	Porta-vehicles	Vehicle especialment adaptat per al transport d'un altre o altres vehicles	N2
16	Silo	Vehicle concebut especialment per al transport de matèries sòlides, pulverulentes o granuloses en dipòsit tancat i amb o sense mitjans auxiliars per a la seva càrrega o descàrrega	N2, N3
17	Basculant	Vehicle previst de mecanisme que permet portar i/o girar la caixa per a realitzar la descàrrega lateral o del darrera	N2, N3
18	Dúmper	Camió basculant de construcció molt reforçada, de gran maniobrabilitat i apte per a tot terreny	N2, N3
19	Bateria recipients	Vehicle destinat al transport de càrrega en un grup de recipients fixes amb sistema de connexió entre ells	N2, N3
22	Blindats	Vehicle destinat al transport de persones i/o mercaderies, de caixa tancada reforçada especialment amb un blindatge.	N1, N2, N3
27	Cisterna	Vehicle destinat al transport a granel de líquids o de gasos líquats	N2, N3
28	Cisterna isoterma	Cisterna construïda amb parets aïllants que permeten limitar els intercanvis de calor entre l'interior i l'exterior	N2, N3
30	Cisterna frigorífica	Cisterna isoterma proveïda d'un dispositiu de producció de fred individual o col·lectiu per a diversos vehicles de transport (grup mecànic de compressió, màquina d'absorció, etc.) que permet baixar la temperatura a l'interior de la cisterna i mantenir-la després de manera permanent en uns valors determinats	N2, N3



31	Cisterna calorífica	Cisterna isoterma proveïda d'un dispositiu de producció de calor que permet elevar la temperatura a l'interior de la cisterna i mantenir-la després a un valor pràcticament constant	N2, N3
47	RTV	Vehicle especialment condicionat per emissors de ràdio i/o televisió	N1, N2, N3
49	Taller o laboratori	Vehicle condicionat per al transport d'eines i peces de recanvi que permetin efectuar reparacions	N1, N2, N3
50	Biblioteca	Vehicle adaptat i condicionat de forma permanent per a la lectura i exposició de llibres	N1, N2, N3, M3
51	Tenda	Vehicle especialment adaptat i condicionat de forma permanent per a la venda d'articles	N1, N2
52	Exposició o oficines	Vehicle especialment adaptat i condicionat de forma permanent per al seu ús com exposició o oficines	N2, N3
53	Grua d'arrossegament	Automòbil equipat amb dispositius que permeten, elevant-se parcialment, l'arrossegament d'un altre vehicle	N1, N2, N3
54	Grua d'elevació	Vehicle equipat amb dispositius que permeten elevar càrregues, però no transportar-les (no inclou els vehicles amb dispositius d'autocàrrega)	N1, N2, N3, N3G
56	Formigonera	Vehicle especialment construït per al transport d'elements constitutius del formigó, podent-se efectuar la seva mescla durant el transport.	N3, N3G
58	Vehicle per a fires	Vehicle adaptat per a maquinària de circ o fires recreatives ambulants	N1, N3
60	Extractor de fangs	Vehicle dotat d'una bomba d'absorció per a la neteja de pous negres i embornals	N2, N3
61	Autobomba	Vehicle equipat amb una autobomba de pressió per a moviment de materials fluïdificats	N2, N3
62	Grup electrògen	Vehicle dotat amb els elements necessaris per a la producció d'energia elèctrica	N2, N3
66	Bomba de formigonar	Vehicle autobomba especialment dissenyat per al moviment de formigó fluid	N3
67	Perforadora	Vehicle destinat a realitzar perforacions profundes a la terra	N2, N3
76	Reg asfàltic	Vehicle destinat a escampar i estendre sobre els diferents paviments betum asfàltic fluïdificat	N1, N2, N3
77	Pintabandes	Vehicle utilitzat per realitzar línies de senyalització en el sòl	N1, N2, N3



AJUNTAMENT DE  
**Vilanova i la Geltrú**  
Mobilitat

78 Llevaneus Vehicle de motor destinat exclusivament a retirar la neu de les calçades i camins N2, N3

I perquè consti, expedixo aquest certificat, de conformitat amb l'establert a l'art. 206 del ROFRJ de les Entitats Locals, aprovat per RD 2568/1986, amb el vistiplau de l'alcalde-president, a Vilanova i la Geltrú.

Secretari General

L'alcalde

Isidre Martí Sardà

Juan Luis Ruiz López