

DE:           PREFECTURA DE LA GUÀRDIA URBANA  
              MOBILITAT I CIRCULACIÓ

ASSUMPTE: Memòria en relació a la consulta pública prèvia a l'elaboració de l'Ordenança de Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'Ajuntament de Reus

EXPEDIENT: MOBCIR 773/2024

## Procés de consulta pública prèvia per a la redacció de l'Ordenança Reguladora de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) per a la ciutat de Reus

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

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

Per tal de donar compliment a l'article 133.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, a continuació s'exposen els punts que planteja la normativa reguladora referent a la participació de la ciutadania en el procediment d'elaboració de disposicions normatives:

### **A) Problemes que es pretenen solucionar amb la iniciativa:**

La contaminació de l'aire és un problema global amb conseqüències locals, ja que afecta la salut de les persones i els ecosistemes. Les accions efectives per reduir la contaminació atmosfèrica, i per tant el seu impacte, requereixen un bon coneixement de les seves causes: quines són les principals fonts de contaminació, i com es transporten i transformen els contaminants a l'atmosfera. A més a més, la col·laboració i coordinació d'accions a nivell internacional, nacional i local és fonamental per tal de disminuir la contaminació de l'aire. Després del canvi climàtic, la contaminació atmosfèrica és la preocupació més gran que tenen els europeus en matèria de medi ambient (European Commission, 2017).

Un aire net és un requisit bàsic per a la salut humana i el benestar de la ciutadania. Diverses activitats com la indústria, el transport o la producció d'energia, entre d'altres, poden produir emissió de contaminants a l'atmosfera i repercutir negativament en la qualitat de l'aire que respirem. Actualment, la contaminació atmosfèrica constitueix un dels principals riscos ambientals per a la salut de les persones.

L'Organització Mundial de la Salut (OMS) ha definit la contaminació de l'aire com un important risc mediambiental per a la salut i afirma que una disminució dels nivells de contaminació pot comportar una reducció de la càrrega de morbiditat derivada d'accidents cerebrovasculars, càncers de pulmó i pneumopaties cròniques i agudes, tals com l'asma. Per la seva part, l'Organització de les Nacions Unides (ONU) considera que la contaminació atmosfèrica representa un dels majors reptes per a la salut mundial i que s'ha d'actuar amb urgència per aturar-la.

Els punts més sensibles per a reduir la contaminació són els entorns escolars, els centres de dia i els centres hospitalaris.

Tres dels principals contaminants atmosfèrics que ens afecten són el diòxid de nitrogen (**NO<sub>2</sub>**) i les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 i 2,5 micres (PM<sub>10</sub> i PM<sub>2,5</sub>) i el Ozó (O<sub>3</sub>).

Per tal de regular normativament els valors límit de concentració dels diferents contaminants atmosfèrics, la Unió Europea va aprovar 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 a Europa, i la Directiva 2004/107/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de desembre de 2004, relativa a l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics en l'aire ambient. Aquesta normativa ha estat transposada a l'ordenament jurídic espanyol a través de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera i del Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.

Els objectius de la qualitat de l'aire per a diferents contaminants estan legisllats al Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, delimitant un valor anual de 40 µg/m<sup>3</sup> per NO<sub>2</sub>.

Taula 1: Valors límit pel diòxid de nitrogen.

Descripció	Període	Valor límit
Valor límit horari per a la protecció de la salut (VLh)	1 hora	200 µg/m <sup>3</sup> (no podrà superar-se més de 18 vegades per any)
Valor límit anual per a la protecció de la salut (VL <sub>a</sub> )	1 any	40 µg/m <sup>3</sup>
Valor límit per a la protecció de la vegetació (VL <sub>v</sub> )	1 any	30 µg/m <sup>3</sup>
Llíndar d'alerta (LLA)	1 hora	400 µg/m <sup>3</sup> (3 hores consecutives)

Font:

Reial Decret 102/2011.



A la ciutat de Reus es realitzen mesures de qualitat de l'aire en continu a través d'una estació automàtica que forma part de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) de la Generalitat de Catalunya i, també, mitjançant una xarxa de tubs passius que mesuren els nivells de diòxid de nitrogen ( $\text{NO}_2$ ).

Els estudis realitzats conclouen que la ciutat de Reus presenta una bona qualitat de l'aire, tot i que cal vigilar alguns punts concrets que estan més exposats a contaminació procedent del trànsit rodat. En general, la situació geogràfica de la ciutat fa que hi hagi una bona dispersió de contaminants i que es mantingui, la major part de l'any, dins dels límits establerts per normativa. En alguns casos puntuals, sobretot durant la declaració d'episodis d'anticicló es produeixen superacions d'ozó, en períodes de vent procedent del desert del Sàhara es produeixen superacions de partícules en suspensió inferior a 10 micres i en alguns punts de dins de la ciutat arran del estudi amb dosímetres passius es detecta superacions del límit normatiu.

L'Organització Mundial de Salut l'any 2021 va reduir considerablement el llindar de tots els contaminants i van baixar fins a  $10\mu\text{g}/\text{m}^3$  la concentració que consideraven segur de contaminació de  $\text{NO}_2$ .

La Generalitat de Catalunya està redactant el Pla de Qualitat de l'Aire per l'horitzó 2027, en fase d'informació pública i té com a objectiu avançar cap a l'assoliment progressiu dels valors recomanats per l'OMS.

### **a1) Estació automàtica que forma part de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya (XVPCA) de la Generalitat de Catalunya**

L'estació automàtica que forma part de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) de la Generalitat de Catalunya està situada en àrea peri-urbana al C. del Mas del Tallapedra / C. del Mas dels Ossos. Aquesta estació pren mesures en continu dels següents contaminants atmosfèrics i va ser renovada l'abril de 2023:

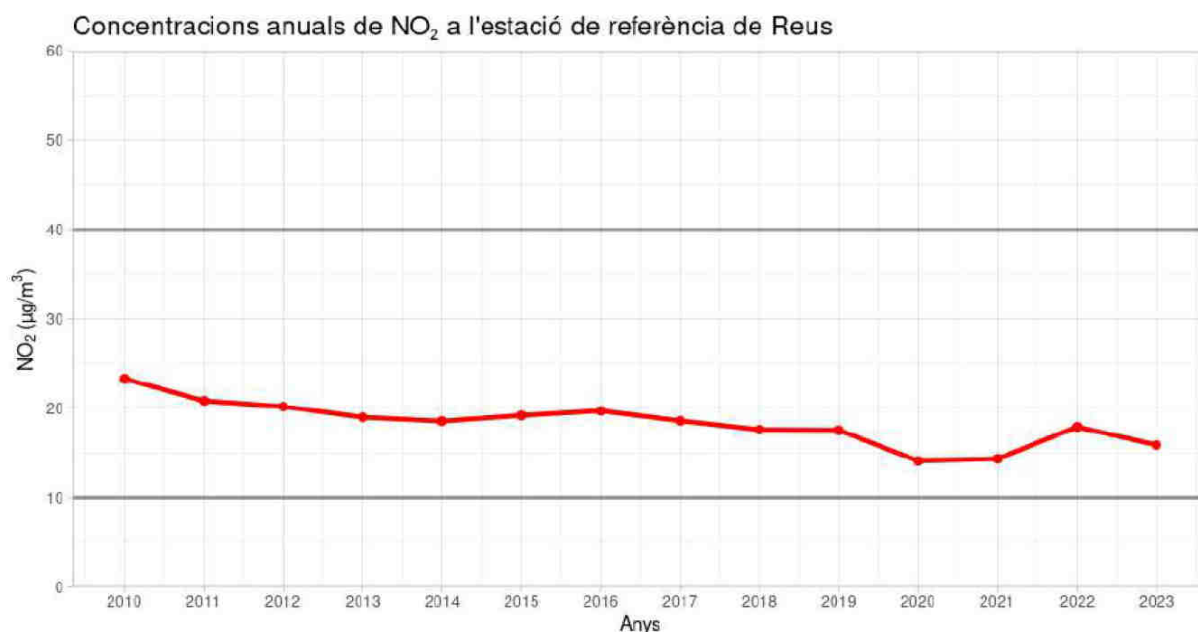
- Partícules en suspensió  $< 10 \mu\text{m}$  ( $\text{PM}_{10}$ )
- Diòxid de nitrogen ( $\text{NO}_2$ )
- Monòxid de carboni ( $\text{CO}$ )
- Ozó troposfèric ( $\text{O}_3$ )
- Àcid sulfhídric ( $\text{H}_2\text{S}$ )

A continuació s'analitzen les dades mitjanes mesurades per l'estació automàtica dels principals contaminants atmosfèrics:

## DIÒXID DE NITROGEN (NO<sub>2</sub>)

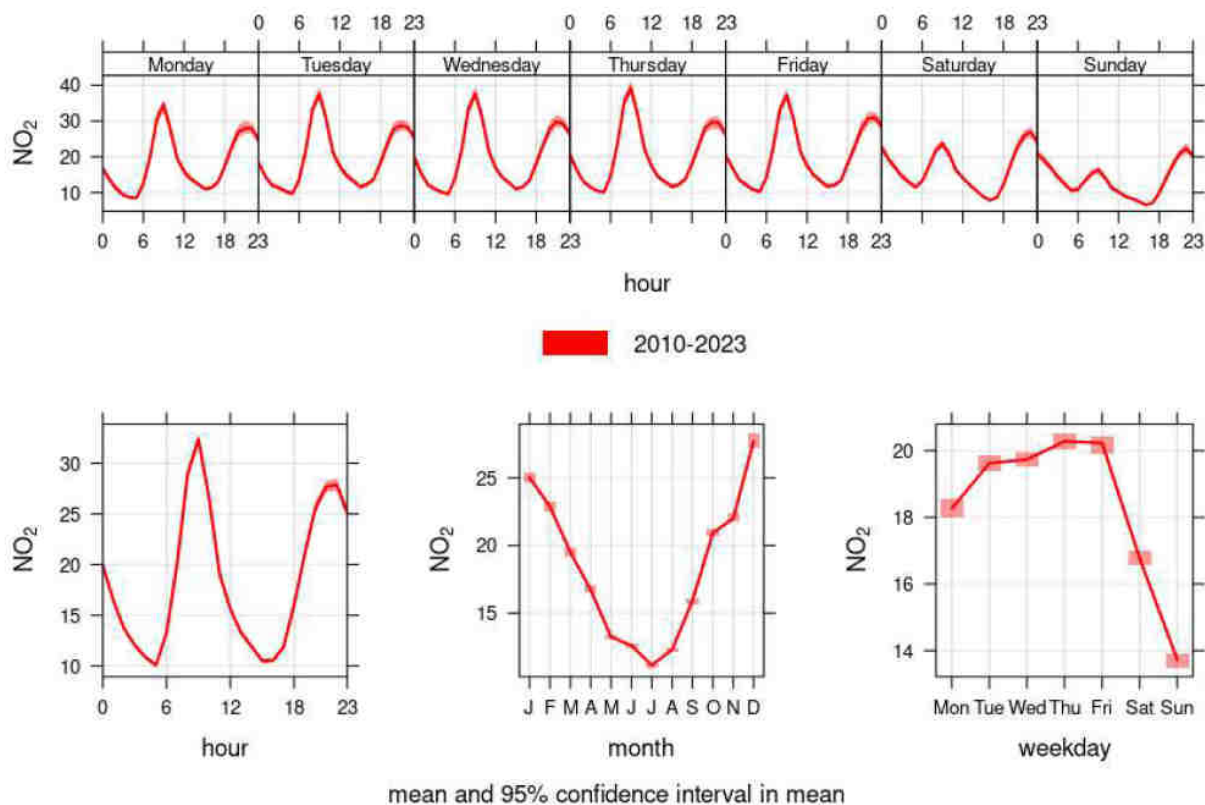
El diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) és un gas procedent de fonts antropogèniques, principalment, de la combustió, tant de tipus mòbil (trànsit terrestre, aeri i marítim) com de tipus estacionari (industrials). La quantitat de NO<sub>2</sub> emesa depèn de les condicions de la combustió i de la quantitat de combustible cremat. A la ciutat de Reus la principal font d'emissió de NO<sub>2</sub> procedeix del trànsit rodat. Aquest contaminant s'utilitza com a indicador de la contaminació atmosfèrica de la ciutat.

La gràfica següent il·lustra les concentracions mitjanes anuals de NO<sub>2</sub> a l'estació de Reus entre l'any 2010 i 2022. Els nivells anuals de NO<sub>2</sub> a aquesta estació han oscil·lat entre 14.1 µg/m<sup>3</sup> l'any 2020 i 23.3 µg/m<sup>3</sup> l'any 2010. Tot i que la tendència dels últims anys ha estat de disminució, el fet que la mitjana anual pel 2020 i 2021 hagi estat tant baixa és degut en bona part a l'efecte dels confinaments deguts a la pandèmia de Covid-19, si bé l'any 2022 es van superar els nivells de 2019 i l'any 2023 tot i haver baixat, s'han assolit nivells similars als del 2019.



Evolució de la mitjana anual de NO<sub>2</sub> a l'estació automàtica de la XVPCA.

La variació temporal promitjada amb dades dels últims 13 anys mostra la gran influència del trànsit en les concentracions de NO<sub>2</sub> a aquesta estació, ja que els cicles diaris presenten dos màxims a les hores puntes de trànsit i les concentracions mínimes són durant els caps de setmana que és quan hi ha menys circulació. La variació al llarg de l'any segueix un patró amb concentracions elevades a l'hivern i baixes a l'estiu, perquè durant l'hivern hi ha més episodis d'estancament d'aire que dificulten la dispersió dels contaminants, i a més a més, a l'estiu els períodes de vacances fan disminuir molt el trànsit.



## a2) Estudi del diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) a la ciutat de Reus

L'Ajuntament de Reus ha portat a terme diversos estudis de mesura de les concentracions de diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>). Les dades d'aquests estudis s'han obtingut durant 1 període de 4 setmanes del 20/10/2021 al 17/11/2021 i un altre del 03/05/2022 al 30/05/2022 i el últim del 29 de novembre al 27 de desembre de 2023.

La metodologia utilitzada és la captació passiva mitjançant tubs de difusió tipus Palmes i els resultats s'han comparat amb el Valor Límit anual (VL<sub>a</sub> 40 µg/m<sup>3</sup>) segons la Directiva Europea i amb el valor anual recomanat per la Organització Mundial de la Salut (OMS 10 µg/m<sup>3</sup>). Per fer l'estudi s'instal·len els captadors en zones de diferent intensitat de trànsit i també en zones allunyades del trànsit.

Les mesures de les concentracions de NO<sub>2</sub> s'han portat a terme a 25 punts repartits per tota la ciutat de Reus, s'han inclòs 15 punts de trànsit i 10 punts de fons, així com a l'estació de referència que la Generalitat de Catalunya té instal·lada a Reus mateix.

Els resultats obtinguts mostren que les concentracions de NO<sub>2</sub> a Reus, segons els estudis realitzats el 2021 i 2023, oscil·len entre 11.2 µg/m<sup>3</sup> i 46.2 µg/m<sup>3</sup>, amb una mitjana màxima de la ciutat de 26.4 µg/m<sup>3</sup> el 2023, 26.3 µg/m<sup>3</sup> el 2022, i 18,5 µg/m<sup>3</sup> al 2021). Les dades concretes de cada estudi s'adjunten a continuació:

	Mínim	Màxim	Mitjana
Estudi 2021	11.2 µg/m <sup>3</sup>	27.4 µg/m <sup>3</sup>	22.3 µg/m <sup>3</sup>
Estudi 2022	13.8 µg/m <sup>3</sup>	46.2 µg/m <sup>3</sup>	26.3 µg/m <sup>3</sup>
Estudi 2023	14,0 µg/m <sup>3</sup>	32.0 µg/m <sup>3</sup>	23.0 µg/m <sup>3</sup>

L'any 2021 aquestes concentracions eren inferiors i oscil·laven 15.9 µg/m<sup>3</sup> i 27.4 µg/m<sup>3</sup>, amb una mitjana de 22.3 µg/m<sup>3</sup>; i en les zones de fons entre 11.2 µg/m<sup>3</sup> i 16,7 µg/m<sup>3</sup> amb una mitjana de 13.1 µg/m<sup>3</sup>.

L'any 2022 les concentracions en zones de trànsit van pujar considerablement variant entre 20.6 µg/m<sup>3</sup> i 27.4 µg/m<sup>3</sup>, amb una mitjana de 33.5 µg/m<sup>3</sup>; i en les zones de fons entre 13.8 µg/m<sup>3</sup> i 20,8 µg/m<sup>3</sup> amb una mitjana de 16.1 µg/m<sup>3</sup>. Només 3 punts presenten concentracions superiors a 40 µg/m<sup>3</sup>.

Pel que fa a l'últim estudi realitzat durant 2023, les concentracions més elevades s'han registrat en els punts de trànsit, com era d'esperar. En particular, les concentracions en les zones de trànsit varien entre 21 µg/m<sup>3</sup> i 32 µg/m<sup>3</sup>, amb una mitjana de 26.4 µg/m<sup>3</sup>.

Aquesta minoració de les concentracions va en la mateixa línia que a la resta de Catalunya, si be, **totes les mesures efectuades superen el líndar anual establert de la OMS de 10 µg/m<sup>3</sup>.**

Això fa que en algunes zones l'impacte del trànsit rodat local faci augmentar les concentracions de NO<sub>2</sub>. No obstant, hi ha cert punts de trànsit que ja parteixen d'un fons força elevat i amb poca aportació de NO<sub>2</sub> ja s'assoleixen nivells mitjans de contaminació.

### **Punts de concentració més elevats:**

Dels resultats 2021 van permetre identificar els punts amb les concentracions més elevades, en concret a l'Av. de Marià Fortuny proper al carrer del Roser amb 27.4 µg/m<sup>3</sup>, a l'Av. de Jaume I amb 26.6 µg/m<sup>3</sup>, i al Raval del Pallol amb 24.6 µg/m<sup>3</sup>.

En relació als resultats de 2022, les dades van augmentar considerablement i es van obtenir les les concentracions més elevades al punt de l'Av. de Marià Fortuny proper al carrer del Roser amb 46.2 µg/m<sup>3</sup>, al punt de l'Av. de Jaume I amb 42.4 µg/m<sup>3</sup> i el punt de l'Av. de l'Onze de Setembre proper a la carretera de Castellvell amb 40.1 µg/m<sup>3</sup>.

Pel que fa l'estudi de 2023, els punts amb les concentracions més elevades són el punt l'Av. de Marià Fortuny proper al carrer del Roser amb 32 µg/m<sup>3</sup>, el punt de l'Av. de Jaume amb 31 µg/m<sup>3</sup> i el punt el punt de l'AVINGUDA del Cardenal Vidal i Barraquer amb 30 µg/m<sup>3</sup>.



Els punts amb nivells més alts són deguts a l'elevada quantitat de vehicles motoritzats que hi circulen i a la poca dispersió dels contaminants a causa de la orografia urbana, si bé de cara a l'aplicació d'una futura ZBE, es recomanaria optar per mesures més globals que millorin la qualitat de l'aire de tot el municipi.

### a3) Parc de vehicles de la ciutat de Reus

El distintiu ambiental és una manera de classificar els vehicles en funció de la seva eficiència energètica, tenint-ne en compte l'impacte ambiental.

La classificació del parc té com a objectiu discriminar positivament els vehicles més respectuosos amb el medi ambient i ser un instrument eficaç al servei de les polítiques municipals, tant restrictives de trànsit en episodis d'alta contaminació com de promoció de noves tecnologies a través de beneficis fiscals o relatius a la mobilitat i el medi ambient.

Hi ha quatre distintius ambientals creats en funció de l'impacte mediambiental dels vehicles:

- Etiqueta 0 emissions, Blau: Identifica els vehicles més eficients. Tindran dret a aquesta etiqueta elèctrics de bateria (BEV), elèctrics d'autonomia estesa (REEV), elèctrics híbrids endollables (PHEV) amb una autonomia de 40 km o vehicles de pila de combustible.
- Etiqueta Eco, Verd-Blau: Els següents a l'esglaó d'eficiència, es tracta majoritàriament de vehicles híbrids, gas o tots dos. Tindran dret a aquesta etiqueta elèctrics endollables amb autonomia inferior a 40 km, híbrids no endollables (HEV), vehicles propulsats per gas natural i gas (GNC i GNL) o gas líquid del petroli (GLP). Heu de complir els criteris de l'etiqueta C.
- Etiqueta C, Verd: Vehicles de combustió interna que compleixen amb les darreres emissions EURO. Tindran dret a aquesta etiqueta turismes i furgonetes lleugeres de gasolina matriculades a partir del gener del 2006 i dièsel a partir del setembre del 2015. Vehicles de més de 8 places i pesants tant de gasolina com dièsel, matriculats des del 2014.
- Etiqueta B, Groga: Vehicles de combustió interna que si bé no compleixen amb les darreres especificacions de les emissions EURO, sí que ho fan amb anteriors. Tindran dret a aquesta etiqueta turismes i furgonetes lleugeres de gasolina matriculades des de l'1 de gener del 2001 i dièsel a partir del 2006. Vehicles de més de 8 places i pesants tant de gasolina com dièsel, matriculats des del 2006.

La resta dels vehicles no tenen dret a cap tipus de distintiu en no complir els requisits per a ser etiquetat com a vehicle net.

D'acord amb les dades publicades per IDESCAT el parc de vehicles de la ciutat de Reus estava format a l'any 2022 per 74.022 unitats de les quals 52.054 són turismes.

Així mateix, a data 13 de febrer de 2024 el parc de vehicles referit segons distintiu ambiental és el següent:

	Etiqueta 0 (Blau)	Etiqueta Eco (Verd-Blau)	Etiqueta C (Verd)	Etiqueta B (Groga)	Sense distintiu
AUTOBÚS	0	0	0	13	15
CAMIÓ	37	61	1.147	2.081	2.427
CICLOMOTOR	28	0	135	912	1.143
MOTOCICLETA	54	0	4.304	994	2.529
REMOLQUE	0	0	0	0	855
SEMIREMOLC	0	0	0	0	0
TRACTOR	2	1	122	82	932
TURISME	429	1.350	10.617	9.669	7.738
<b>TOTAL</b>	<b>47.683</b>	<b>550</b>	<b>16.331</b>	<b>13.751</b>	<b>15.639</b>

La implantació d'una Zona de Baixes emissions permetrà reduir el trànsit rodat i disminuir les emissions de contaminants atmosfèrics en els punts més conflictius.

## B) Necessitat i oportunitat de la seva aprovació:

### b1) Necessitat d'implantar zones de baixes emissions (ZBE)

1. L'article 14.3.a de la Llei 7/2021, de 20 de maig de canvi climàtic i transició energètica, estableix que els municipis de més de 50.000 habitants han d'establir zones de baixes emissions per tal de reduir les emissions derivades de la mobilitat. Segons les dades del padró municipal, la població de la ciutat de Reus a 1 de gener de 2023, aprovades al novembre del mateix any, és de 108.479 habitants i, per tant, li és d'aplicació l'establiment de zones de baixes emissions.

2. Durant el mes de setembre de 2021, l'OMS va fer públiques noves directrius de qualitat de l'aire, ajustant a la baixa els nivells de referència de qualitat de l'aire establerts per la legislació vigent per a l'avaluació de la qualitat de l'aire. Les Directrius mundials sobre la qualitat de l'aire no són jurídicament vinculants, són una eina basada en l'evidència perquè els responsables de la formulació de polítiques puguin orientar la legislació i les polítiques per reduir els nivells de contaminants a l'aire i disminuir la càrrega de morbiditat resultant de l'exposició a aquesta contaminació a tot el món.



Els valors límit anuals establerts normativament (RD 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire) i els nivells guia de l'OMS són els següents:

	<b>Valors límits normatius</b>	<b>Valors límit OMS</b>
Diòxid de Nitrogen (NO <sub>2</sub> )	40 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>
PM10	40 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>
PM2,5	25 µg/m <sup>3</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>

La Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) és un sistema de detecció dels nivells d'immissió dels principals contaminants que afecten la qualitat de l'aire, implantada a Catalunya. Està constituïda per un conjunt de punts de mesurament (manuales o automàtics) distribuïts pel territori, en els quals s'ubiquen els equips de mostreig i d'anàlisi de contaminants atmosfèrics.

De l'estudi esmentat anteriorment (apartat a1), es desprèn que a Reus la XVPCA es troba ubicada al al C. del Mas del Tallapedra / C. del Mas dels Ossos, i de les conclusions d'aquest estudi es desprèn també que els nivells de concentració de diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) , segons les dades mitjanes obtingudes a través de la referida XVPCA, es troben dins dels nivells establerts normativament en el Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.

Els nivells de contaminació atmosfèrica observats es distribueixen per tota la ciutat, si bé es pot apreciar que els valors més alts es detecten a les vies de la ciutat en que circulen una major quantitat de vehicles motoritzats (en algunes d'elles fins i tot es supera el llindar normatiu establert en 40 µg/m<sup>3</sup>) o bé es detecten més retencions units a la poca dispersió dels contaminants a causa de la orografia urbana i els edificis.

En qualsevol cas, la implementació de zones de baixes emissions permetria disminuir les concentracions mitjanes anuals de PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> i NO<sub>2</sub>.

## **b2) Necessitat de regular l'establiment de zones de baixes emissions (ZBE)**

**b2.1.** En l'àmbit de la qualitat de l'aire, la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, té per objecte establir les bases en matèria de prevenció, vigilància i reducció de la contaminació atmosfèrica per evitar i, quan això no sigui possible, minorar els danys que se'n puguin derivar per a les persones, el medi ambient i altres béns de qualsevol naturalesa. D'aquesta manera, el seu article 16.4 estableix que les entitats locals, amb l'objectiu d'aconseguir els objectius d'aquesta Llei, podran adoptar mesures de restricció total o parcial del trànsit, que poden incloure restriccions als vehicles més contaminants, a algunes matrícules, a algunes hores o zones, entre d'altres.

**b2.2.** L'article 25 del Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, estableix que els plans d'acció a curt termini podran, en determinats casos, establir mesures per controlar i, si cal, reduir o suspendre activitats que contribueixin de forma significativa a augmentar el risc de superació dels valors límit o els valors objectiu o llindars d'alerta respectius.

**b2.3.** En l'àmbit de la regulació del trànsit, l'article 7.g del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària, atorga als municipis la competència per restringir la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius mediambientals i l'article 18, d'acordar, pels mateixos motius, la prohibició total o parcial d'accés a parts de la via, bé amb caràcter general o per a determinats vehicles, així com el tancament de determinades vies.

### **C) Objectius de la norma:**

Atès al caràcter transversal de la contaminació de l'aire per les seves diferents fonts d'emissió, tals com la indústria, el transport o la producció d'energia, entre d'altres, l'Ajuntament de Reus per Decret de 31 de gener de 2024 ha acordat iniciar els tràmits per a la redacció d'una ordenança municipal reguladora de la zona de baixes emissions, determinada a la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.

L'objectiu principal de l'Ordenança de la Zona de Baixes Emissions de la ciutat de Reus és **reduir les emissions atmosfèriques derivades de la mobilitat causada pel trànsit rodant i, així, millorar la qualitat de l'aire a la ciutat**, complint els objectius de qualitat de l'aire establerts a la normativa sectorial vigent i a les noves directrius mundials establertes per l'OMS mitjançant l'establiment de zones de baixes emissions.

D'acord amb l'article 14.3 de la Llei 7/2021 de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, s'entén per **zona de baixa emissió**, l'àmbit delimitat per una Administració pública, en exercici de les seves competències, dins del seu territori, de caràcter continu, i on s'apliquen restriccions d'accés, circulació i estacionament de vehicles per millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle, d'acord amb la classificació dels vehicles pel nivell d'emissions d'acord amb allò establert al Reglament General de Vehicles vigent; és a dir, les etiquetes ambientals.

### **D) Possibles solucions alternatives reguladores i no reguladores:**

La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, obliga a l'Ajuntament de Reus a la implantació de ZBE.

Atès la contribució del trànsit rodat en els nivells de contaminació de la ciutat, qualsevol solució alternativa passarà per **reduir el volum de trànsit a la ciutat i/o per promoure una renovació del parc circulant a vehicles menys contaminants.**

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

- **Carrils bici:** Construcció de quatre carrils bicis: carril bicicleta des de la plaça de les Oques a la Universitat; carril bici de l'avinguda de Tarragona; carrils bici de l'avinguda Bellissens i del carrer Astorga; i carrils bici de les avingudes Falset i Salou.
- **Projecte de bicicletes compartides:** Implantació del sistema públic de bicicletes compartides amb que està treballant Reus Mobilitat i Serveis. Aquesta actuació complementa l'ampliació de la xarxa de carrils bici de la ciutat i té per objectiu facilitar i promoure l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport saludable i ambientalment sostenible, complementant l'oferta de serveis de mobilitat pública compartida.
- **Zones de vianants:** Destaquen tres actuacions: la primera i la segona fase de la transformació en zona de vianants del raval de Santa Anna i el carrer de Salvador Espriu, i la remodelació del pont d'accés al barri Gaudí, amb millores a la vorera, la incorporació de dos sentits de carril bicicleta segregats de la calçada, la renovació de l'enllumenat i la instal·lació de panells acústics.
- **Pacificació de la circulació:** Destaquen les obres d'urbanització de l'avinguda de Tarragona i el carrer d'Estanislau Mateu i Valls per a la implantació d'una nova rotonda d'accés a la urbanització Mas Carpa i la pacificació de la carretera de Tarragona.

La concessió d'un ajut de 4,7 milions d'euros provinents de l'instrument financer dels fons europeus **Next Generation, dins del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència (PRTR)** en el marc de la convocatòria 2021 del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana per a la implantació de zones de baixes emissions i la transformació digital i sostenible del transport urbà, ha permès accelerar bona part d'aquests projectes. L'Ajuntament de Reus ha rebut també un dels ajuts a ens locals per a actuacions de disseny i implantació de Zones de Baixes Emissions de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya per un import total de 133.684,93 €.

## E) Marc legal

La Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, té per objecte establir les bases en matèria de prevenció, vigilància i reducció de la contaminació atmosfèrica per evitar i, quan això no sigui possible, minorar els danys que se'n puguin derivar per a les persones, el medi ambient i altres béns de qualsevol naturalesa. D'aquesta manera, el seu article 16.4 estableix que les entitats locals, amb l'objectiu d'aconseguir els objectius d'aquesta Llei, podran adoptar mesures de restricció total o parcial del trànsit, que poden incloure restriccions als vehicles més contaminants, a algunes matrícules, a algunes hores o zones, entre d'altres.

L'article 25 del Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, estableix que els plans d'acció a curt termini podran, en determinats casos, establir mesures per controlar i, si cal, reduir o suspendre activitats que contribueixin de forma significativa a augmentar el risc de superació dels valors límit o els valors objectiu o llimars d'alerta respectius. Aquests plans d'acció podran incloure mesures relatives al trànsit de vehicles de motor

En l'àmbit de la regulació del trànsit, l'article 7.g del Reial Decret Legislatiu 6/2015, atorga als municipis la competència per restringir la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius mediambientals i l'article 18, d'acordar, pels mateixos motius, la prohibició total o parcial d'accés a parts de la via, bé amb caràcter general o per a determinats vehicles, així com el tancament de determinades vies.

D'acord amb l'article 14.3 de la Llei 7/2021 de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, s'entén per zona de baixa emissió (ZBE), l'àmbit delimitat per una Administració pública, en exercici de les seves competències, dins del seu territori, de caràcter continu, i on s'apliquen restriccions d'accés, circulació i estacionament de vehicles per millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle, d'acord amb la classificació dels vehicles pel nivell d'emissions d'acord amb allò establert al Reglament General de Vehicles vigent; és a dir, les etiquetes ambientals. Aquest article estableix també que els municipis de més de 50.000 habitants han d'establir ZBE abans de l'any 2023.

Amb posterioritat a la Llei del canvi climàtic, s'ha dictat el Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les Zones de Baixes Emissions, que té per objecte regular els requisits mínims que hauran de tenir les ZBE que les entitats locals estableixin, de conformitat amb els principis de precaució i acció preventiva, de correcció de la contaminació en la font mateixa, de no regressió i de qui contamina paga.

Aquest reial decret té el caràcter de legislació bàsica sobre protecció del medi ambient, de conformitat amb l'establert en l'article 149.1.23 de la Constitució Espanyola (CE), a excepció d'alguns preceptes que es dicten segons l'article 149.1.21 de la CE que atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre tràfic i circulació de vehicles a motor. Aquesta norma té com a finalitats, entre d'altres, contribuir a millorar la qualitat de l'aire i mitigar el canvi climàtic.



A nivell municipal, pel Ple de la Corporació, en sessió duta a terme el 24 de març de 2023, va aprovar definitivament l'ordenança de mobilitat sostenible. En seus articles 5.1 i 22.2 es fa referència a la ZBE, en els quals s'estableixen, entre d'altres consideracions, que l'ajuntament podrà acordar restriccions o establir i delimitar zones amb mesures especials de regulació de l'accés, la circulació i l'estacionament de vehicles per raons mediambientals, com ara zones de baixes emissions.

L'Inspector cap de la Guàrdia Urbana

Pedro Muñoz de la Paz