



Informe d'al·legacions relatiu al procés d'audiència i informació pública del projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027 i de l'Estudi Ambiental Estratègic

1. Antecedents

En compliment de la Llei 26/2010 (art 67 i 68) de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, i de la Llei 21/2013 (art 21 i 22), de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, la documentació associada al Decret pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027 i l'Estudi Ambiental Estratègic es va sotmetre a:

- Audiència a les administracions públiques afectades i persones interessades (concretament es van fer 1.070 comunicacions entre el 30 de juny i el 5 de juliol). D'acord amb la normativa el període d'audiència que es va donar va ser de 15 dies hàbils.
- Informació pública. En data 29 de juny de 2023 es va publicar al DOGC 8947 EDICTE de 19 de juny de 2023, pel qual se sotmet a informació pública el Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de Qualitat de l'Aire, horitzó 2027 i l'Estudi Ambiental Estratègic corresponent. Es va donar un període de 45 dies hàbils per poder fer aportacions.

La documentació es va posar a disposició del públic a la pàgina web del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, <https://governobert.gencat.cat/ca/transparencia/normativa-i-informacio-interes-juridic/normativa/normativa-en-tramit/acc/en-tramit/>, i a les oficines de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic, carrer del Foc, número 57 de Barcelona, per tal de poder consultar els documents de manera presencial.

També es van fer 3 presentacions del Pla de Qualitat de l'Aire a grups d'interès per poder facilitar la seva participació en aquests processos. Aquestes sessions es van dur a terme online en data 18 de juliol (una adreçada a ens locals i l'altra adreçada a col·lectius socials i entitats que tenen entre un dels seus objectius millorar la salut de les persones reduint la contaminació atmosfèrica) i 19 de juliol (adreçada a representants sindicals i de les patronals).

L'1 de setembre de 2023 va finalitzar el termini d'informació pública.

Un cop finalitzats els tràmits indicats, i d'acord amb el que preveu l'article 24.1.c) de la Llei 21/2013, es presenta el següent informe sobre les al·legacions rebudes i la seva valoració.

2. Introducció

Durant el tràmit d'audiència i informació pública s'han rebut 245 al·legacions de 29 organismes.

La relació d'organismes que han participat es relació a la taula següent:



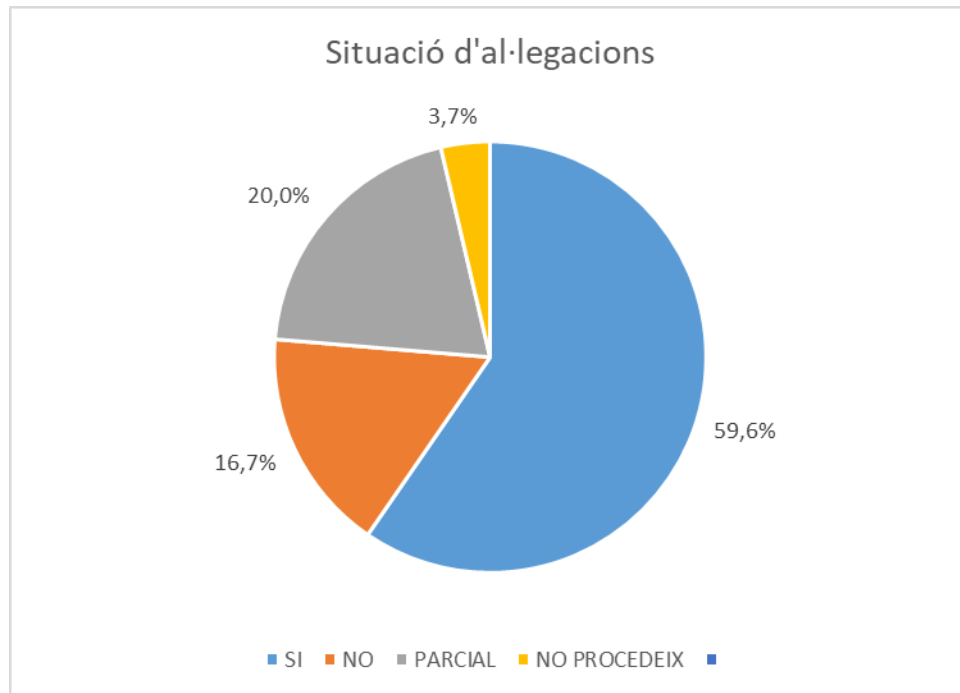
Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural
**Direcció General de Qualitat
Ambiental i Canvi Climàtic**

Ajuntament de Tarragona	Audiència
Ajuntament de Lleida	Audiència
Ajuntament de Granollers	Audiència
Ajuntament de Mollet del Vallès	Audiència
Ajuntament de Vic	Audiència
Diputació de Tarragona	Audiència
Consell Comarcal del Vallès Oriental	Informació Pública
EMPRESSES, ASSOCIACIONS EMPRESARIALS I PATRONALS	
Ciment Català	Audiència
Opus RS Europe, SL.	Informació Pública
Associació Empresarial Química de Tarragona/Fedequim/Afaquim	Audiència
PIMEC	Audiència
Foment del treball Nacional	Audiència
Federació Catalana de tallers de reparació d'automòbils (FECATRA)	Informació Pública
GRUPS I ASSOCIACIONS ECOLOGISTES	
Plataforma Eixample Respira	Audiència
Ecologistas en Acción	Informació Pública
Ecologistes en acció Catalunya	Audiència
IPCENA	Informació Pública
Associació per la promoció del transport públic	Audiència
DEPARTAMENTS I ORGANISMES DE LA GENERALITAT	
DEP SALUT	Audiència
ICAEN	Audiència
ACA	Audiència
CADS	Audiència
Síndic de Greuges	Audiència
GESTORS DE TRANSPORT	
Autoritat del Transport Metropolità	Audiència
Àrea Metropolitana de Barcelona	Audiència
ALTRES ORGANISMES I ENTITATS	
AENA	Audiència
Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya	Audiència
Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la Generalitat	Audiència
Institució catalana d'història natural	Informació Pública

Tres dels escrits recepcionats no van aportar cap suggeriment (IPCENA, Síndic de Greuges i Diputació de Tarragona), per tant, s'analitzen els 26 documents restants.

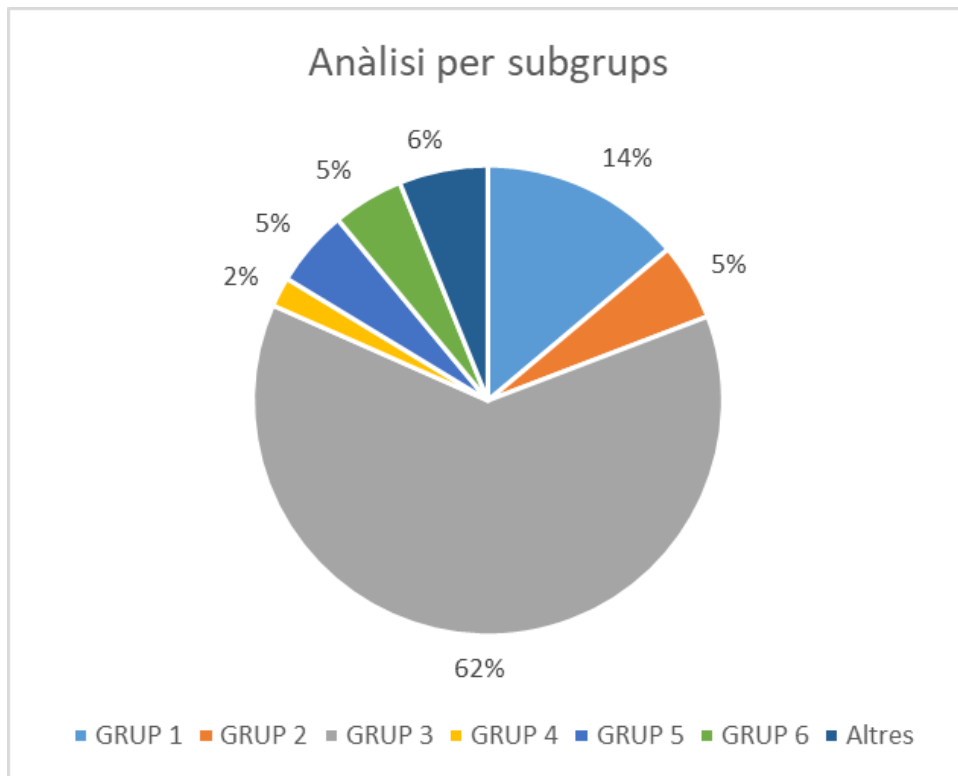


De les al·legacions rebudes un 59,6% han estat estimades, un 20% han estat estimades parcialment, un 16,7% han estat desestimades i un 3,7% no són objecte d'aquest Pla.



Les al·legacions s'han classificat en sis grups, d'acord amb la relació que tenen amb els diferents continguts del Pla de Qualitat de l'Aire:

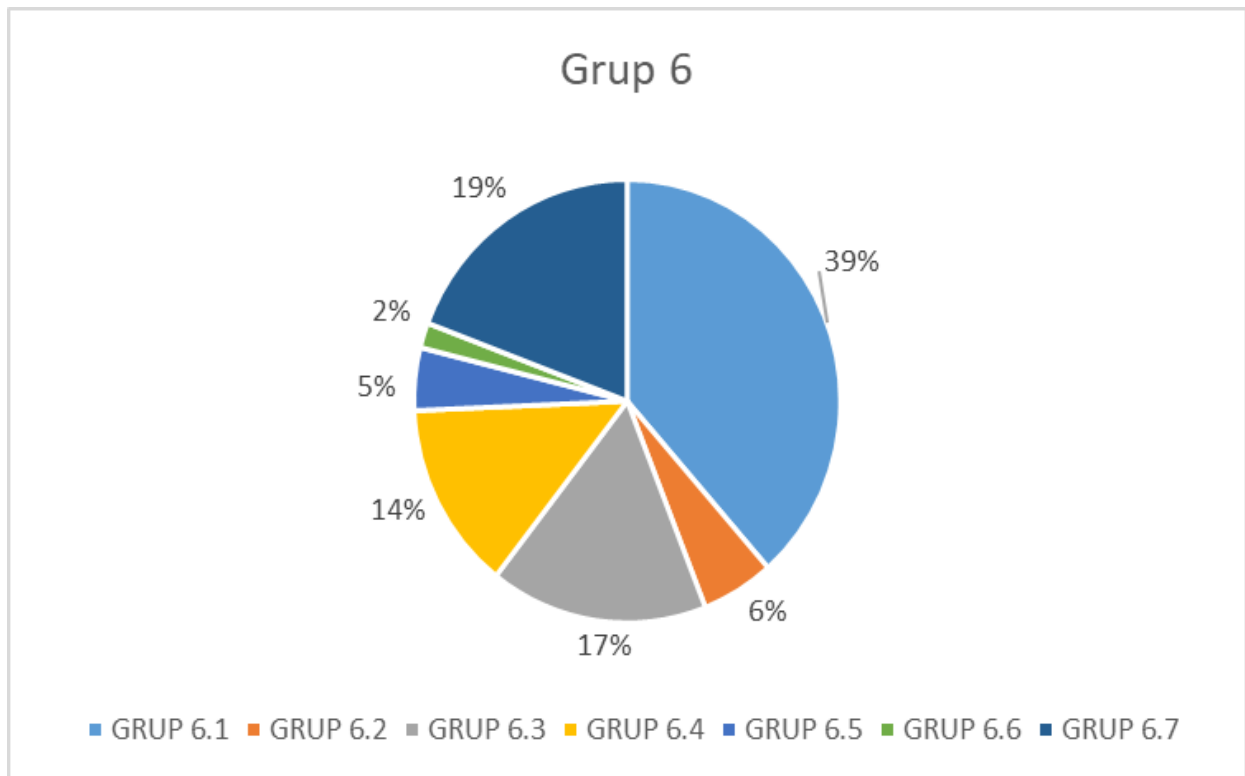
ASPECTE	Nº AL·LEGACIONS	PERCENTATGE
GRUP 1. Diagnosi de la Qualitat de l'Aire	34	14%
GRUP 2. Inventari d'emissions i contribució de les fonts emissores als nivells de qualitat de l'aire	13	5%
GRUP 3. Mesures del Pla	153	62%
GRUP 4. Escenaris d'emissions i immissions	5	2%
GRUP 5. Mecanismes de seguiment i avaluació del Pla	13	5%
GRUP 6. Avaluació econòmica de les mesures	12	5%
GRUP ALTRES	15	6%



S'analitza específicament el grup de mobilitat degut al volum d'al·legacions rebudes.

Es classifiquen en:

- GRUP 6.1 - Reducció de la mobilitat (ZBE, PDE, estudis d'avaluació de mobilitat generada, vehicle compartit, gestió de l'accés a les grans ciutats)
- GRUP 6.2 - Mobilitat activa
- GRUP 6.3 - Infraestructures de transport
- GRUP 6.4 - Ambientalització del parc circulant
- GRUP 6.5 - Corredors de mobilitat
- GRUP 6.6 - Millores en la distribució urbana de mercaderies
- GRUP 6.7 Mesures de mobilitat transversal



3. Anàlisi de les al·legacions

La totalitat de les al·legacions rebudes es poden consultar a l'annex 1 que conté la següent informació:

- Entitat que efectua l'al·legació
- Al·legació efectuada
- Procés associat a l'entrada de l'al·legació (audiència/ informació pública)
- Valoració de l'al·legació (acceptada (s), no acceptada (no), acceptada parcialment (p) i no procedeix (npc))
- Indicació de si l'al·legació modifica el document del Pla (si (s), no (n))
- Indicació de si l'al·legació modifica el document del Decret (si (s), no (n))
- Referència del lloc on s'ha modificat el Pla o el Decret, quan s'escau.

A continuació s'analitzen les al·legacions rebudes, agrupades pels sis grups temàtics definits a l'apartat anterior.

El grup d'al·legacions que pel seu contingut es considera que no són objecte del Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire, horitzó 2027, no es recullen en el present apartat tot i que si que estan relacionades a l'annex.



GRUP 1. DIAGNOSI DE LA QUALITAT DE L'AIRE.

1.1. Incorporar informació relativa als efectes sobre la salut de la contaminació atmosfèrica i referències a estudis d'aquest àmbit.

S'accepta

S'ha reforçat aquest aspecte en el preàmbul del Decret.

A l'apartat introducció dels diferents contaminants (capítols 2, 3 i 4), s'ha incorporat les indicacions del Departament de Salut de la Generalitat de Catalunya en relació a l'afectació sobre la salut d'aquestes substàncies. A la introducció del Pla s'ha introduït l'argumentari sobre la necessitat d'aplicar mesures per reduir l'exposició de la població a la contaminació atmosfèrica.

Al document del Pla i al capítol 6 s'han incorporat les referències sobre els estudis de salut que han demanat diferents entitats i les conclusions i recomanacions de les "Bases Científicas para un Plan Nacional de Ozono".

1.2. Definir nous objectius de qualitat de l'aire:

- Definició d'objectius per a PM_{2,5} i O₃ per a l'any 2025.
- Definició d'objectius alineats amb les recomanacions de l'OMS i la proposta de directiva de qualitat de l'aire pels òxids de nitrogen, PM₁₀, PM_{2,5} i O₃
- Revisió dels objectius quan s'aprovi la proposta de directiva de qualitat de l'aire.
- Definició d'objectius per àmbits territorials.

S'accepten.

S'incorporen valors objectius per l'any 2025 per als NO_x, PM₁₀, PM_{2,5} i O₃ als capítols 2, 3, 4 i 6.

La progressió favorable de la millora de la qualitat de l'aire d'aquests últims anys fa preveure que l'aplicació de les mesures poden permetre assolir objectius més ambiciosos sense accions addicionals. Per aquest motiu i atenent a les al·legacions presentades, es defineixen objectius per l'any 2027 proporcionals als nivells que contempla la proposta de directiva europea per a l'any 2030 i que estan alineats amb els valors recomanats per l'OMS.

A l'article 6 de l'Annex del Decret està prevista com una de les causes de revisió del Pla l'aprovació de nova normativa europea, estatal o catalana que contempli nous valors objectius més ambiciosos.

S'ha efectuat una anàlisi de les superacions dels nivells de qualitat de l'aire respecte els nous objectius definits al Pla a partir de les dades de capacitat del medi atmosfèric amb l'objectiu d'identificar les àrees on cal incidir prioritàriament. També s'han calculat els percentatges de reducció que cal assolir a cada una d'aquestes àrees i les accions sobre les que cal incidir per minimitzar la població exposada a aquests nivells. Aquesta informació forma el nou capítol 6 d'objectius de reducció territorials. Pel que fa al contaminant ozó troposfèric, es considera que aquest capítol dona resposta a la sentència núm. 4365/2002, de 12 de desembre de 2022, de la Sala Contenciosa administrativa (Secció segona) del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya dictada en el recurs ordinari núm. 194/2020.



1.3. Definir objectius per zones de qualitat de l'aire

S'accepta.

S'incorpora la definició d'objectius per zones de qualitat de l'aire, especificant les àrees prioritàries d'actuació i les mesures associades. Tota aquesta informació es recull al capítol 6 del Pla.

Es modifica el capítol 3 incorporant la singularitat de la ciutat de Lleida i el seu entorn. El DACC en col·laboració amb l'IDAE-CSIC està fent un estudi intensiu de la contribució de les fonts d'emissió en un punt de mesurament agrícola-ramader de la zona de qualitat de l'aire de Terres de Ponent.

1.4. Vigilància de la qualitat de l'aire

1.4.1 Se sol·licita la ubicació d'una nova estació de mesura al carrer Aragó entre Passeig de Gràcia i Passeig de Sant Joan.

S'accepta parcialment

D'acord amb el que estableix la normativa europea, la Zona de Qualitat de l'Aire de l'Àrea de Barcelona compleix i supera el nombre mínim de punts de mesurament necessaris per a avaluar el compliment de la mateixa.

La nova estació que es demana es classifica com a de trànsit intens, com l'estació existent de l'Eixample. Tècnicament la sol·licitud que s'efectua queda coberta per l'estació ubicada en l'Av. Roma/Compte d'Urgell. Aquest darrer punt de mesura és un dels més ben equipats, ja que es determinen òxids de nitrogen, ozó, diòxid de sofre, monòxid de carboni, black carbon, partícules PM₁₀ i PM_{2.5} (tant de forma automàtica com manual), benzè, benzo(a)pirè i metalls. A més, està previst ampliar les dimensions de la cabina i adquirir nou equipament per tal de poder mesurar, a part dels contaminants indicats anteriorment, altres contaminants addicionals que susciten una preocupació creixent, com ara les partícules ultrafines (UFP) i l'amoniac (NH₃). Aquesta implantació segueix la línia dels superemplaçaments introduïts a la proposta de nova Directiva COM(2022) 542 i forma part del projecte europeu RI URBANS, que té per objectiu millorar les eines existents per a la determinació de la qualitat de l'aire. El projecte s'està duent a terme amb la col·laboració de l'equip del Dr. Xavier Querol de l'IDAE-CSIC.

Per tot allò exposat es considera que s'està donant resposta a l'objectiu de l'al·legació (disposar de la màxima informació sobre les àrees amb trànsit intens de la Zona de qualitat de l'aire de Barcelona), tot i que no en la forma que s'ha sol·licitat.

Finalment, també cal indicar que les estacions de mesura fixes no són l'única eina per avaluar la qualitat de l'aire, ja que la norma també accepta altres mètodes com són les unitats mòbils o l'ús de models de dispersió de contaminants. El DACC té una important línia de treball amb el BSC per a la millora i l'ús d'aquest tipus de models.

1.4.2 Participació de la indústria química de Tarragona en la definició del pla de vigilància de la qualitat de l'aire del Camp de Tarragona.

S'accepta



L'Acord GOV/185/2015, de 15 de desembre crea la Taula de Qualitat de l'Aire al Camp de Tarragona. L'article 1 del Reglament de la Taula estableix les seves funcions entre les que es destaca la col·laboració amb els Departament d'Acció Climàtica, Agricultura i Agenda Rural, de Salut, d'Interior i els membres de la Taula, en l'anàlisi de la qualitat de l'aire i els seus possibles efectes sobre la salut. Atès que l'AEQT forma part de l'esmentada Taula es durà a terme la participació sol·licitada mitjançant aquest organisme.

1.4.3 Vigilància de la qualitat de l'aire mitjançant grups biològics de líquens i briòfits.

S'accepta parcialment

El Departament d'Acció Climàtica, Agricultura i Agenda Rural col·labora amb els centres de recerca per assolir major coneixement sobre l'impacte de la contaminació de l'aire i fer el seu seguiment. Per aquest motiu es poden destinar diners dels Fons de Protecció de l'Ambient Atmosfèric i del Fons Climàtic que incentivin aquests projectes. Es considera que la proposta plantejada pot ser una eina útil en accions de ciència ciutadana que han d'ajudar a augmentar la sensibilització de la població envers la contaminació atmosfèrica. És en aquest context que es valora positivament l'aportació efectuada.

Es tracta d'una acceptació parcial atès que en aquesta fase no s'adquireix el compromís d'implementar la xarxa amb les característiques sol·licitades, tot i que es recull a la introducció del capítol 5, al sector d'innovació i renovació de les eines de qualitat de l'aire.

1.5 Diagnosi de la qualitat de l'aire per zones

S'accepta

El Pla de Qualitat de l'Aire fa la diagnosi per a cada contaminant centrant-se en les zones on els nivells de contaminació són més elevats. Addicionalment, es disposa d'una avaluació anual complerta de tots els punts de mesura i contaminants per a cada zona, juntament amb la diagnosi de qualitat de l'aire mitjançant modelització de tot el territori de Catalunya. Aquesta informació es pot consultar a l'anuari de qualitat de l'aire, que és públic, i a l'hipermapa sig.gencat.cat/visors/hipermapa.html. Aquest visor permet descarregar les dades georeferenciades de qualitat de l'aire.

Cal destacar que també s'ha fet una anàlisi de les superacions respecte la capacitat del medi pels diferents contaminants que s'incorpora al capítol 6 del document del Pla.

GRUP 2. INVENTARI D'EMISSIONS, CONTRIBUTIÓ DE LES FONTS EMISSORES ALS NIVELLS DE QUALITAT DE L'AIRE

2.1. Inventaris d'emissió de contaminants:

- Actualització i revisió d'inventaris
- Incorporació de nous contaminants als inventaris d'emissió
- Georeferenciació dels inventaris.

S'accepten



La Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic està actualitzant els inventaris d'emissions corresponents als anys 2019 i 2021 per a tot el territori català. En aquests inventaris es contemplen les emissions dels següents contaminants NO_x, NMVOC, NH₃, PM_{2.5}, PM₁₀, TSP generades per l'agricultura, les emissions biogèniques, el trànsit, i els sectors industrial, domèstic, comercial i institucional. També es defineixen les metodologies per a fer els corresponents càlculs, que permeten tenir traçabilitat dels resultats. Per tant, s'han ampliat tant els contaminants com les fonts de contaminació respecte l'inventari actual, tal i com se sol·licita.

Els inventaris d'emissions estaran georeferenciats i es podran consultar al visor d'hipermapes de la Generalitat de Catalunya, des d'on es podran descarregar i seleccionar la informació de les zones d'interès.

Es preveu que es disposarà d'aquests inventaris a finals d'aquest any 2023.

Els inventaris es revisaran cada dos anys, tal com s'estableix al Pla. Es defineix aquesta periodicitat atès que les dades base per fer els càlculs han de ser facilitades per diferents organismes, fet que comporta que tècnicament no sigui viable l'actualització en un termini inferior.

2.2. Contribució de fonts d'emissions als nivells de qualitat de l'aire

S'accepta

No existeix una correlació directa entre el percentatge de la quantitat d'un contaminant emesa i la seva repercussió en els nivells de qualitat de l'aire atès que, a banda d'aquesta quantitat, hi ha altres factors a tenir presents, com són la meteorologia, l'orografia, les condicions d'emissió i de dispersió i les reaccions que es poden dur a terme en l'atmosfera. Per tot això és molt complex atribuir els percentatges de contribució de cada font als nivells de qualitat de l'aire. Això ha comportat que la Comissió Europea i l'Agència Europea de Medi Ambient lideren el grup que, mitjançant el projecte FAIRMODE, té com a objectiu promoure i harmonitzar l'ús de models per assegurar una aplicabilitat comuna. Des de la Direcció general de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic s'està fent el seguiment dels resultats d'aquest estudi i també es treballa amb el BSC (que forma part d'aquest projecte) per implementar els avenços que s'estan duent a terme. Per tant, s'aniran efectuant els càlculs sol·licitats a mesura que s'avanci aquest projecte.

GRUP 3. MESURES DEL PLA DE QUALITAT DE L'AIRE

- a) Incorporar les recomanacions aplicables a Catalunya de reducció de les emissions de compostos orgànics volàtils no metàncs contemplades a les "Bases Científicas para un Plan Nacional de Ozono"

S'accepta

S'incorpora un nou capítol número 6 al document del Pla que, a banda de recollir les zones on cal incidir per reduir les emissions de precursors d'ozó troposfèric, també s'analitza les mesures a adoptar prioritàriament en aquestes àrees. Per determinar aquestes accions s'ha tingut en compte, entre d'altres estudis, les "Bases Científicas para un Plan Nacional de Ozono".

3.1. Sector terrestre i mobilitat



- a) Incorporar la referència a les Directrius Nacionals de Mobilitat en el document. Desplegar les ATM a tot el territori de Catalunya, impulsar la integració tarifària al conjunt el territori i el desplegament de la Llei de finançament del transport públic.

S'accepta

Les Directrius Nacionals de Mobilitat en vigor contempnen entre altres aspectes, la integració tarifària o el desplegament de les autoritats territorials de mobilitat. El projecte de revisió de les Directrius Nacionals de Mobilitat, que actualment es troba en curs, també contempla els aspectes recollits a les peticions formulades.

S'especifiquen aquestes accions al capítol 5 del document del Pla.

- b) Incorporar una mesura que estableixi l'obligatorietat del compliment de les mesures i objectius dels PMU en els terminis definits i un indicador per valorar el seu compliment.

No s'accepta

Els PMU es troben regulats a la Llei de Mobilitat i no es poden modificar les qüestions que es plantegen mitjançant una norma amb rang inferior.

La resta d'al·legacions del sector terrestre i mobilitat s'han agrupat en els següents àmbits:

3.1.1 Reducció de la mobilitat:

- 3.1.1.1 Zones de Baixes Emissions (ZBE)
- 3.1.1.2 Plans de desplaçament d'empreses (PDE)
- 3.1.1.3 Estudis d'avaluació de mobilitat generada.
- 3.1.1.4 Vehicle compartit
- 3.1.1.5 Gestió de l'accés a les grans ciutats

3.1.2 Mobilitat Activa

3.1.3 Infraestructures de transport

3.1.4 Ambientaltzació del parc circulant

3.1.5 Corredors de mobilitat

3.1.6 Millores en la distribució urbana de mercaderies

3.1.1 Reducció de la mobilitat

3.1.1.1 Zones de Baixes emissions (ZBE)

- a) Definició del tipus de vehicles a restringir i calendari d'implantació.

S'accepta

Diferents organitzacions sol·liciten concreció respecte els tipus de vehicles a restringir i el calendari d'implantació.



El Reial Decret 1052/2022, de 22 de desembre, pel que es regulen les zones de baixes emissions, estableix al seu art 5 "restricció d'accés de circulació i estacionament de vehicles" que les prohibicions i restriccions afectaran prioritàriament als vehicles amb més potencial contaminant. També s'estableix que, exclusivament en el casos degudament justificats, es podran establir excepcions, sempre que es garanteixi el compliment dels objectius.

De totes les al·legacions presentades sobre aquest tema només l'Autoritat del Transport Metropolità fa una proposta concreta en base a la informació que disposa per ser l'organisme de la Generalitat que lidera el grup de treball constituït pels ajuntaments de més de 20.000 habitants.

Els articles 12, 13, 14, 15 i 16 de l'Annex del Decret regulen les ZBE. Com a resultat de les al·legacions presentades s'estableixen les restriccions de l'accés de vehicles vinculades a la implantació de les ZBE indicant el tipus de vehicles que accedeixen (per etiquetes, residents i no residents), calendari i autoritzacions. També s'inclouen les exclusions per motius socioeconòmics de determinats col·lectius.

b) Homogeneïtzació del desplegament tecnològic de les ZBE.

S'accepta

Es defineixen dos aspectes claus pel desplegament tecnològic de les ZBE, d'una banda es crea la plataforma que ha de permetre la gestió de les ZBE a l'article 19 de l'annex del Decret i, d'altra banda, es crea el Registre d'autoritzacions a l'article 18 de l'Annex del Decret, complementat amb l'annex C i la disposició addicional de l'Annex.

c) Indicadors i seguiment de l'impacte de les ZBE:

c.1. Establir metodologia pel càlcul d'emissions del parc circulat a partir de les lectures de matricules de les càmeres de control de les ZBE.

S'accepta

Està previst definir una metodologia simplificada que permeti estimar l'evolució del parc circulat a partir de la lectura de les càmeres de control de les ZBE i amb aquesta informació avaluar les emissions de NOx.

c.2. Estimar les emissions dels vehicles circulants com a eina per a valorar l'efectivitat de les ZBE.

S'accepta parcialment

Es considera una mesura interessant a analitzar i valorar de cara a la revisió del compliment dels objectius del Pla prevista per a l'any 2025. En el moment de la revisió es preveu disposar de més informació de com s'ha implementat i dels resultats del projecte CRETA, que té per objecte el control i la reducció de les emissions mitjançant la mesura de les emissions directes dels vehicles.



c.3. Eliminar la vigilància de l'ozó com a indicador per fer el seguiment de les ZBE.

No s'accepta

Es considera tècnicament interessant disposar d'aquesta informació per conèixer millor la dinàmica de formació/ destrucció de l'ozó troposfèric a les ciutats.

Es tracta d'un indicador que permetrà valorar la sensibilitat d'aquest contaminant amb la disminució de la concentració d'òxids de nitrogen.

c.4. Incorporar altres eines de seguiment de les ZBE.

S'accepta

Es demana preveure eines de seguiment de la implantació de les ZBE a petita escala, concretament se sol·licita disposar d'informació de qualitat de l'aire a prop de les vies de trànsit urbanes. Per assolir aquest objectiu s'aplicaran models urbans i es faran campanyes de mesura de qualitat de l'aire mitjançant captadors passius. La previsió de l'ús d'aquestes eines s'incorpora al document del Pla.

D) Ajuts per a la implantació de les zones de baixes emissions.

S'accepta

El departament d'Acció Climàtica, Agricultura i Agenda Rural, mitjançant el Fons Climàtic va subvencionar als municipis la implantació de ZBE's. Els diners que es van destinar no es van exhaurir (actualment es disposa d'un romanent de 3.812.641,73 € aprovat per la Comissió del Fons Climàtic). Les bases reguladores d'aquestes subvencions estan aprovades i, si s'escau, existeix la possibilitat d'obrir una nova convocatòria.

Pel que fa a la disposició d'ajuts que permetin renovar el parc circulant, actualment hi ha en curs diversos programes d'ajuts pels vehicles elèctrics que poden complementar els 2 M€ pressupostats a la mesura AV2 "Un transport de mercaderies amb vehicles energèticament eficients". Es destaquen els ajuts que l'Institut Català d'Energia (ICAEN) està gestionant, als que poden optar les indústries petites i mitjanes de promoció de la mobilitat elèctrica amb la compra de vehicles i la instal·lació d'infraestructura de recàrrega (MOVES 3) finançat amb els fons "Next Generation".

Línia	Pressupost dedicat (M€)	Nombre de sol·licituds rebudes	Pressupost atorgat (M€)
MOVES 3 Mobilitat elèctrica	131	23.089	56,45

Les dades fan referència a la situació a 21 de setembre de 2023 i al conjunt de cada convocatòria



E) Incloure mesures de mobilitat específiques en àrees urbanes i accions específiques per l'Eixample de Barcelona.

S'accepta parcialment

Per respectar l'àmbit competencial de les diferents administracions públiques i pel que fa a les peticions que són competència municipal, aquestes s'han inclòs al document del Pla com a recomanacions i accions a promoure.

F) Replantejar el criteri per establir les restriccions de mobilitat a les zones de baixes emissions, basant-se en les mesures d'emissió dels vehicles circulant en substitució de les etiquetes de la DGT.

No s'accepta

Les ZBE es troben definides a l'article 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Concretament, s'indica que s'entén per zona de baixes emissions l'àmbit delimitat per una administració pública, en l'exercici de les seves competències, en el seu territori, de caràcter continu i on s'aplicaran restriccions d'accés, circulació i estacionament de vehicles per millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle conforme la classificació dels vehicles pel seu nivell d'emissions d'acord amb el que estableix el Reglament General de Vehicles vigent. Per tant, la normativa vincula les restriccions a les etiquetes de la DGT i no es pot acceptar l'al·legació.

G) Definir ZBEs més globals no exclusivament circumscrites a un terme municipal.

S'accepta

En determinades situacions els nuclis urbans són continus territorialment i per aquest motiu té més sentit tractar-los com a una entitat única on cal tenir present aquesta singularitat.

H) Superfície mínima de les zones de baixes emissions.

S'accepta

Se sol·licita definir una superfície mínima de les ZBE a fi que es pugi garantir que realment es promou un canvi que comporta una millora significativa en la qualitat de l'aire, tal i com indica l'article 4 del Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel que es regulen les zones de baixes emissions.

L'article 13 de l'annex del Decret del Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire defineix aquesta superfície (proposada en base a estudis efectuats per l'ATM analitzant les singularitats de Catalunya) i es dona un període de 4 anys per assolir-la gradualment.

3.1.1.2 Plans de desplaçament d'empresa (PDE)

a) Presentar bianualment informe de seguiment dels PDE a l'Autoritat Territorial de la Mobilitat que correspongui.

S'accepta



S'inclou aquest requeriment a l'article 8 de l'Annex del Decret.

b) Donar cobertura jurídica per a sancionar a les activitats que no disposen de PDE.

S'accepta

El Pla preveu que els PDE s'incorporin com a requeriment a les corresponents llicències i autoritzacions ambientals. Aquest fet permetrà sancionar a les activitats que no disposen de PDE aplicant el règim sancionador de la Llei 20/2009, del 4 de desembre, de prevenció i control ambiental de les activitats. Aquest sistema també garanteix la comprovació de la disposició d'aquests plans, que es farà com a part de les inspeccions establertes a l'esmentada Llei.

c) Ajusts per a l'elaboració de PDE.

S'accepta

L'ATM disposa d'una línia d'ajuts per a la redacció de PDE, així com una guia per a facilitar la seva redacció i implantació.

d) Reduir/incrementar el nombre de treballadors mínim necessari per a disposar de PDE.

No s'accepta

Tenint en compte que al PDM s'ha establert el límit de 200 persones treballadores (que s'ha reproduït en el projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de Qualitat de l'Aire de Catalunya) i també tenint en compte el teixit econòmic existent a Catalunya (amb un elevat percentatge de PIMES), es considera recomanable mantenir aquest valor de 200 persones treballadores.

e) Aplicar el nombre de desplaçaments realitzats en comptes del nombre de treballadors, com a criteri per establir la necessitat de disposar de PDE.

No s'accepta

Es considera tècnicament inviable conèixer les activitats que han de disposar dels PDE basant-se en el nombre de desplaçaments ja que es tracta d'una dada que no està disponible. També cal tenir present que el Pla adopta el criteri seguit per altres planificacions, com el PDM, i propostes de normatives, com l'Avantprojecte de la Llei de Mobilitat.

f) Definir els conceptes: Centre de treball, persones treballadores externes, amb superacions i la seva relació amb la ZBE.

S'accepta

A l'article 3 de l'Annex del Decret s'han incorporat aquestes definicions.

3.1.1.3 Estudis d'avaluació de la mobilitat generada



- a) Ampliar els requeriments dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars a tota Catalunya, no exclusivament a les zones amb superació.

No s'accepta

No hi ha cobertura jurídica per fer aquesta ampliació del territori mitjançant aquest Decret.

- b) Incorporar com a implantacions singulars els centres socio-sanitaris, i centres residencials

S'accepta

S'ha incorporat a l'article 7 de l'Annex del Decret

3.1.1.4 Incorporar iniciatives més flexibles o particulars per determinats col·lectius en relació al vehicle compartit

S'accepta

S'incorpora al capítol 5 del document del Pla.

3.1.1.5 Gestió de l'accés a les grans ciutats

- a) Extreure el peatge urbà de la mesura d'ambientalització de l'espai públic.

S'accepta

Es modifica la fitxa d'ambientalització de l'espai públic i peatge urbà. Es divideix en dues fitxes, mantenint l'ambientalització de l'espai públic com a concepte únic de la mesura existent i incorporant una nova mesura anomenada "Gestió de l'accés a les grans ciutats".

- b) Estudiar alternatives al peatge.

S'accepta

La nova mesura de gestió de l'accés a les grans ciutats incorpora l'avaluació de l'impacte social, ambiental i econòmic de les diferents alternatives per regular l'accés a les grans ciutats.

- c) Revisar l'enfocament de la ZBE Rondes de Barcelona, per focalitzar-la en la reducció de vehicles en lloc de la seva renovació, i aplicar un peatge urbà.

S'accepta parcialment.

Es considera que les zones de baixes emissions i la gestió dels accessos a les grans ciutats són dues mesures complementàries per millorar la qualitat de l'aire de les àrees urbanes. La primera acció incideix en la renovació del parc (i també redueix la mobilitat) i la segona principalment disminueix el nombre de vehicles que circulen. Per aquest motiu es mantenen les dues mesures.

- d) Compromís per l'aplicació del peatge urbà, prèvia valoració tècnica.



S'accepta parcialment

A la mesura de la gestió de l'accés a les ciutats s'incorpora el calendari per a la implantació de l'acció que es consideri més eficaç per a gestionar l'accés a les grans ciutats. Entre les accions que s'han d'avaluar està el peatge urbà. Per tant, es considera que el Pla recull l'objectiu de l'al·legació, racionalitzar l'ús del vehicle a l'accés a les grans ciutats, tot i que no estrictament tal i com s'ha demanat.

- e) Descartar l'eurovinyeta i considerar només el pagament per ús, ampliar peatge de pagament a carreteres on hi ha transport públic, incrementar el preu per ús d'autopistes i carreteres on hi ha alternativa de transport públic, establir que el pagament no vagi exclusivament destinat a manteniment si no també a la millora del transport públic.

S'accepta parcialment

La vinyeta catalana - model de gestió i finançament de les autopistes, autovies i altres vies d'altres prestacions de la xarxa viària de Catalunya va ser presentada al Parlament de Catalunya l'any 2019.

El model considera, en una primera fase, un model de vinyeta o pagament per ús per una durada temporal, doncs aquest no suposa costoses inversions inicials per a la seva implementació i té un impacte molt moderat en els usuaris del vehicle privat per carretera i transportistes, i, per tant, té una millor acceptació social que l'extensió de la tarifa per distància a tota la xarxa. A banda, conserva tota la resta de beneficis, per ser un model efectiu, eficaç i eficient, senzill, segur i equitatiu.

El model és susceptible d'evolucionar en un futur a mig termini i fer el pas tecnològic cap a la tarifació per distància quan la realitat social i la maduresa del sistema ho reclamin i en la mesura que les noves tecnologies redueixin els costos d'implementació i gestió.

Pel que fa als recursos de la vinyeta, amb aquests no només seria possible mantenir, modernitzar i millorar el sistema viari actual, sinó que també es possibilitaria la desconsolidació del deute i el dèficit i alliberar dels pressupostos públics els costos enterrats del sistema viari català (bonificacions en peatges explícits, compensacions en reversió i peatges a l'ombra) que actualment són a càrrec dels contribuents, sense fer distinció entre els que són usuaris i els que no ho són.

Aquests recursos públics ja alliberats es contempla també destinar-los al transport públic, a la millora de camins o a l'ambientalització de flotes per fer més sostenible el parc mòbil, entre d'altres.

D'altra banda, cal indicar que el model proposat per la Generalitat de Catalunya, que ofereix diverses possibilitats dins del marc legal actual, requereix un acord amb l'AGE.

3.1.2 Mobilitat activa

- a) Incloure el bicibus com a mesura de mobilitat activa i saludable.

S'accepta



S'incorpora al Pla el bicibus com una actuació addicional per moure's als entorns escolars. Es valora positivament aquesta experiència de la societat civil que es pot reproduir a la resta de l'espai públic.

b) Incrementar els quilòmetres de xarxa bàsica pedalable.

S'accepta parcialment

S'incrementen els quilòmetres de xarxa pedalable, sense arribar al número que sol·licita l'al·legant. Ateses les planificacions actual es considera que és viable un objectiu de 1.000 km durant el termini del Pla.

c) Augmentar del nombre d'aparcament segurs per bicicletes i incrementar la xarxa d'aparcaments segurs tant per a edificis públics com privats.

S'accepta parcialment

Es modifica el Pla incorporant la necessitat d'ampliar la xarxa d'aparcament fins a 1.500 places. Pel que fa a l'indicador de la mesura no és possible ampliar-ho a activitats privades ja que no es disposa del corresponent cens de partida. Tampoc és assumible arribar a la xifra d'aparcaments que se sol·licita a l'al·legació tenint present el punt de partida del que es parteix i les planificacions previstes en el termini del Pla.

d) Analitzar la viabilitat d'utilitzar els aparcaments segurs (Bicibox) per altres tipus de VMP.

S'accepta

S'incorpora al document del Pla.

3.1.3 Infraestructures de transport

a) Limitar la nova construcció i l'ampliació de grans infraestructures de transport per carretera, portuàries i aeroportuàries.

S'accepta parcialment

Es modifica el Pla per incloure mesures relatives al planejament urbanístic amb l'objectiu de contribuir a la reducció de la contaminació atmosfèrica generada per la mobilitat. Aquest ha d'incloure mesures compensatòries per reduir l'exposició de la població exposada a la contaminació atmosfèrica i acústica, mesures per reduir l'impacte de la contaminació atmosfèrica i acústica, mesures per promoure l'ús de vehicles nets en tota la cadena logística o el transvasament modal del transport per carretera cap al transport ferroviari i multimodal, i mesures per incrementar l'eficiència en la distribució de mercaderies i facilitar-ne la recollida per part del destinatari final mitjançant la millora de l'operativa de la darrera etapa en la cadena de distribució. Es considera que aquestes mesures desincentiven la continuació d'un model basat en la nova construcció i l'ampliació de grans infraestructures de transport per carretera.

En el cas de les grans infraestructures portuàries i aeroportuàries es recomana la seva electrificació i modernització. L'impost d'emissions portuàries de grans vaixells es considera una



mesura que incentiva la millora de la qualitat de l'aire des entorns portuaris i incentiva la seva modernització.

b) Incorporar millores de la xarxa ferroviària intermunicipal a les terres de Ponent.

S'accepta

S'actualitzen les millores de la xarxa ferroviària intermunicipal, incorporant les actuacions ferroviàries previstes a les terres de Ponent.

c) Reforçar el transport públic i posada en marxa de carrils BUS/VAO a les vies interurbanes i els accessos a les ciutats.

S'accepta

S'incorpora al document del Pla la següent informació carril Bus de la B-23 que actualment està en construcció, i els de la C-31 nord i la C-245 que ja estan executats. També s'indica que es troba en funcionament el carril Bus-VAO de la C-58.

D'altra banda, es preveu impulsar els següents corredors de bus ràpid: Salt – Girona, Blanes – Lloret, Terrassa – Sabadell, Sabadell – Castellar del Vallès i Riera de Caldes – Palau Solità i Plegamans.

A més, cal tenir present que el Pla Director d'Infraestructures 2021-2030 és l'instrument que planifica les infraestructures de l'àmbit de Barcelona que contempla tots els modes de transport i, en conseqüència, és el document de referència per la planificació aquestes infraestructures.

d) Regulació de l'aparcament.

S'accepta parcialment

L'annex del decret estableix que els municipis de més de 20.000 habitants han d'incorporar mesures per reduir el nombre de places d'estacionament de vehicles sense regular i augmentar-ne el nombre de regulades. També s'indica aquelles zones on prioritàriament s'han d'ubicar els aparcaments per promoure la intermodalitat vehicle privat transport públic.

e) Modificar/incorporar planificacions en la implantació d'infraestructures.

No s'accepta

No correspon al pla de qualitat de l'aire la planificació de les infraestructures que es recullen als plans directors d'infraestructures. En el procés d'elaboració d'aquests plans és on s'incideix per tal que minimitzar la població exposada a alts nivells de contaminació sigui un dels criteris prioritaris en el moment de fer els calendaris de les noves infraestructures.

f) Millorar els sistemes de transport públic que connecten els municipis de més de 20.000 habitants.

S'accepta



L'any 2028 acaba la concessió del transport públic interurbà per part de la Generalitat, és en aquest moment on es poden replantejar les necessitats d'incrementar l'oferta del transport públic entre aquests nuclis urbans, amb vehicles zero emissions.

- g) Preveure dotació d'aparcament per vehicles on el seu ús queda justificat per la manca de transport públic interurbà i per l'ocupació de l'espai públic per vianants i VMP.

No s'accepta

La proposta recollida en el Pla va en línia als treballs que s'han desenvolupat per a la modificació que s'està tramitant del Decret 344/2006 de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

- h) Incloure el desdoblament de la línia ferroviària R3.

S'accepta

S'incorpora a la mesura TP5 que s'estan efectuant els treballs per a la duplicació de la línia R3 en el tram entre Montcada i Vic, si bé aquesta actuació estarà completament operativa més enllà del 2030.

3.1.4 Ambientalització del parc

3.1.4.1. Vehicle elèctric

- a) Implementar el pagament amb targeta de crèdit per a la recàrrega elèctrica dels vehicles en les estacions de noves.

S'accepta parcialment

S'incorpora a l'article 10 de l'Annex del Decret.

- b) Incorporar l'actuació "subvencions del Programa d'incentius a la mobilitat eficient i elèctrica (programa MOVES III)"

S'accepta

S'incorpora a la mesura VE3 del document del Pla.

- c) Establir l'obligació de la interoperativitat dels punts de recàrrega elèctrica

S'accepta

S'inclou a l'article 10 de l'Annex del Decret que contempla que tots els punts de recàrrega de les administracions públiques han de ser interoperatius i permetre a totes les empreses de serveis de mobilitat connectar-se.



- d) Modificar el redactat del document del Pla que fa referència a l'ús de vehicles amb combustibles alternatius.

S'accepta

Es modifica el redactat del Pla fent una reflexió més ajustada als estudis que estan efectuant-se sobre les emissions que produeixen els vehicles circulant i l'evolució tecnològica del sector.

- e) Impulsar una xarxa d'electrolineres de càrrega súper-ràpida i ràpida.

S'accepta.

La Generalitat de Catalunya està impulsant una xarxa de subministrament d'electricitat d'aquestes característiques. Des de l'any 2016 al 2019 mitjançant el Pla d'acció PIRVEC i del 2019 al 2024 amb els programes MOVES I, MOVES II i MOVES III finançats el primer amb el Fons Nacional d'Eficiència Energètica i els dos següents amb els fons Next Generation. Tots els programes han estat coordinats i executats a través de l'Institut Català d'Energia (ICAEN).

- f) Recollir informació sobre els conductors i patrons de conducció (hàbits de viatge, ruta de càrrega del vehicle elèctric..) per optimitzar la xarxa de recàrrega elèctrica.

S'accepta

El disseny de la xarxa de distribució ja té en compte aquests aspectes. Aprofundir en la millora d'aquesta informació és un procés continu.

- g) Fixar objectius concrets de flota elèctrica d'autobusos per l'any 2050.

S'accepta

Atès que el 2028 finalitzen les concessions de la Generalitat de serveis de transport públic interurbà, a la mesura VE2 del Pla es preveu incloure com a requisit per a les següents concessions la implementació d'una xarxa d'autobusos de zero emissions, que es preveu que estarà completament operativa l'any 2030.

3.1.5 Corredors de mobilitat

- a) Replantejar i modificar l'abast territorial dels corredors de mobilitat inicialment proposats al PQA27, per poder avaluar i coordinar els objectius, les mesures i accions a impulsar amb criteris de contribució a la contaminació en les comarques d'Osona, Vallés Oriental, Vallés Occidental i Baix Llobregat on hi ha plans de qualitat de l'aire supramunicipals. Incloure poblacions de la comarca que no estan incloses en el corredor esmentat.

S'accepta parcialment

El treball dels corredors es va fer en el marc de l'elaboració del pdM no es considera necessari fer un replantejament global. No obstant això, aquestes aportacions es tindran presents en la concreció dels corresponents plans d'acció de desenvolupament de la mesura.



b) Reconsiderar la classificació del corredor d'Osona com d'intensitat moderada.

S'accepta parcialment

L'al·legant especifica que aquesta classificació li condiona per obtenir subvencions i per a la disposició d'aparcaments d'intercanvi modal.

Es modifica el text indicant que la dotació d'aparcaments d'intercanvi modal haurà de ser coherent amb el PDI i el PDU dels aparcaments d'intercanvi modal transport públic-vehicle privat a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'ATM de l'àrea de Barcelona.

3.1.6 Millores en la distribució urbana de mercaderies

Regular l'estacionament o la disposició d'espais destinats a la distribució urbana de mercaderies.

S'accepta

S'incorporen les millores sobre la regulació de l'estacionament o la disposició d'espais destinats a la distribució urbana de mercaderies a l'article 9 de l'Annex del Decret.

3.2. Sector industrial

3.2.1. Especificar en el document del Pla les prescripcions que s'han de requerir en les autoritzacions de les EDAR.

S'accepta

S'ha incorporat aquesta descripció al document del Pla, concretament al capítol 5 a la mesura AE4.

3.2.2. No aplicar el rang inferior de les MTD's.

No s'accepta.

Considerant la sentència definitiva del TJUE desfavorable per incompliment dels valors de qualitat de l'aire i la necessitat d'implantar totes les accions possibles per a la reducció de les emissions, és prioritària la millora de la qualitat de l'aire i en conseqüència reduir les emissions mitjançant l'aplicació dels llindars més estrictes possibles, contemplats als documents de conclusions de les millors tècniques disponibles. S'ha de tenir present que l'aprovació de les millors tècniques disponibles per definir els rangs dels nivells d'emissió comporta prèviament els estudis econòmics de viabilitat corresponents.

3.2.3. Reducció de les emissions del sector industrial.

No procedeix

Es modifica el redactat del Pla per aclarir que la reducció d'emissions del 15 % és a nivell global, no correspon a cada un dels sectors ni a l'industrial particularment. S'entén que no procedeix atès que es tracta d'una interpretació incorrecta del text.



3.2.4 Ampliar el termini de revisió de les autoritzacions que s'han de modificar per les especificacions del Pla.

No s'accepta

El termini que s'estableix és de 2 anys per a la revisió de les autoritzacions. A les al·legacions s'indica que aquest termini s'hauria d'ampliar a 4 anys per a adequar-ho als terminis de la normativa europea. Cal tenir present que una revisió de l'autorització no comporta que l'aplicació de les seves prescripcions sigui a partir del moment de la seva aprovació. En el supòsit que s'aprovi una nova MTD l'adequació a aquesta norma es farà als 4 anys com està estipulat per la normativa europea.

3.2.5. Facilitar mesures per incentivar l'adopció de les MTD's.

No s'accepta

Els valors establerts per les MTD's són d'obligat compliment d'acord amb la normativa europea per la qual cosa no poden ser objecte ajuts.

3.2.6. Incrementar el diàleg i la col·laboració amb les empreses.

S'accepta

La voluntat d'aquest departament és mantenir obert el diàleg amb les empreses i associacions empresarials per tractar les situacions que puguin requerir una anàlisi més detallada.

3.2.7 Reduir l'ús d'abocadors especialment per dipòsit de residus biodegradables, i evitar la seva ampliació.

S'accepta parcialment

Les normatives europees i estatals actuals fixen els objectius per reduir progressivament el residu que es destinen a dipòsit controlat, sobretot per aquells que són aptes per al reciclatge o altres tipus de valorització. La Directiva 2018/850 estableix que, a partir del 2035, com a màxim un 10% dels residus municipals es podran destinar a dipòsits controlats i que l'entrada de residus biodegradables quedarà limitada.

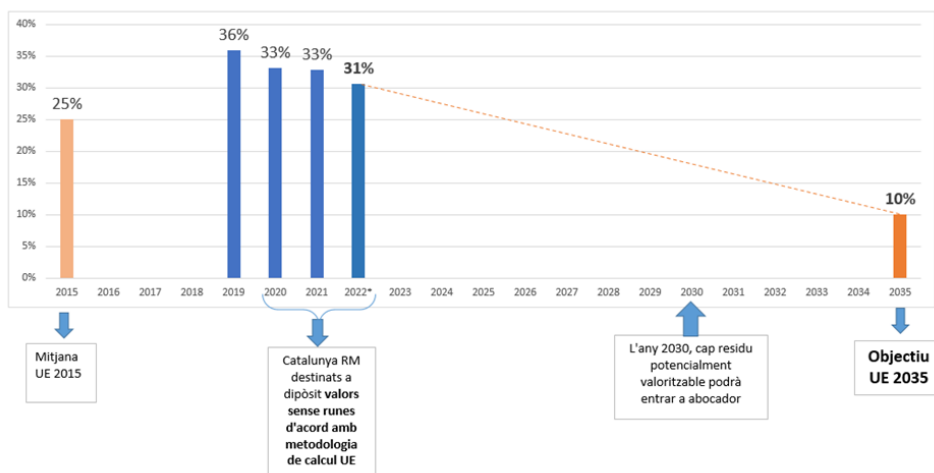
Anualment l'Agència de Residus de Catalunya reporta al Ministeri de Transició Ecològica informació al respecte. En aquest sentit, la darrera informació remesa indica el següent:

Residuos municipales biodegradables producidos en 1995 o en el último año anterior a 1995 para el que se disponga de datos normalizados de Eurostat, o en el año establecido en el respectivo Tratado de Adhesión para los Estados miembros que se adhirieron a la UE tras la adopción de la Directiva 1999/31/CE del Consejo (1)	Residuos municipales biodegradables depositados en vertederos en el año de referencia
---	---



1995 (t)	2021 (t)
1.983.000	375.976

Per tant, s'ha produït una reducció dels residus biodegradables que van a dipòsit controlat respecte als valors de base de 1995 i es preveu arribar a l'objectiu marcat per la Unió Europea per l'any 2035.



L'evolució de les entrades de residus cap a dipòsit controlat s'està reduint de forma gradual. L'any 2022 només s'ha destinat el 31% dels residus a dipòsit controlat, seguint la tendència de disminució dels darrers anys.

També cal tenir present que a nivell de Catalunya s'està treballant en la elaboració d'una nova llei de residus, així com nous instruments de planificació que contemplin diferents opcions i alternatives de gestió dels residus.

En termes de fiscalitat sobre els residus que van a abocador i incineració, fins ara a Catalunya s'ha aplicat un cànon de residus que ha estat positiu per a impulsar la prevenció i la valorització material dels residus, model al que s'està donant continuïtat amb el nou impost estatal cedit. Aquest instrument ha de continuar propiciant la reducció de residus amb destinació a abocador i incineració.

3.2.8 Tancament de les instal·lacions d'incineració de residus.

Estimació parcial

El 5 de març de 2020, el Parlament de Catalunya va aprovar la Moció 159/XII, per la que s'instava al Govern a redactar, conjuntament amb tots els agents implicats, dins el termini d'un any des de l'aprovació de la nova llei de prevenció de residus, un pla de tancament i desmantellament de les incineradores existents. Per donar resposta a les demandes del Parlament, el 29 de desembre de 2021 es va aprovar la Llei 2/2021 de mesures fiscals,



financeres, administratives i del sector públic. Actualment s'està tramitant l'aprovació d'aquest Pla.

També cal tenir present que a nivell de Catalunya s'està treballant en la elaboració d'una nova llei de residus, i nous instruments de planificació que contemplin diferents opcions i alternatives de gestió dels residus.

També cal tenir present altres normatives que preveuen limitació i regulació de les instal·lacions de gestió de residus:

1. Directiva 2018/850 relativa a la eliminació dels residus
2. Directiva 2018/851 relativa a la gestió dels residus i la seva eficiència
3. Directiva 2010/75/UE sobre Emisiones Industriales
4. Ley 7/2022, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
5. Real Decreto 646/2020, regula l'eliminació de residus en dipòsit controlat
6. Llei 2/2021 del Govern de Catalunya pla desmantellament incineradors
7. Llei 20/2009 prevenció i control ambiental de les activitats

3.2.9 Concretar en detall com s'acredita que tècnicament o econòmicament que un límit no és assolible i agilitzar les revisions de les autoritzacions.

S'accepta parcialment

No es pot establir en el Pla un criteri concret per a acreditar que un valor d'emissió no és tècnica o econòmicament viable atesa la dispersió de sectors afectats.

Pel que fa a agilitzar les revisions de les autoritzacions, la Disposició Transitòria Segona de l'Annex del decret preveu un procediment simplificat.

3.3. Sector ramader i agrícola

3.3.1. Incorporar a les organitzacions sectorials agràries i ramaderes en la realització de campanyes de divulgació i comunicació per a la implementació de les mesures del Pla.

S'accepta

S'han incorporat a la mesura TP4 del Capítol 5 del document del pla com a agents implicats a la mesura corresponent.

3.3.2. Promoure el diàleg i el consens amb els sectors agrari i ramader per aplicar les mesures del Pla.

S'accepta

La Taula de qualitat de l'aire té previst treballar en comissions específiques per poder tractar les singularitats de determinades mesures, com són les accions que afecten a aquest sector.



3.3.3 Moratòria en l'autorització ambiental integrada de les noves explotacions ramaderes industrials i les seves ampliacions.

S'accepta parcialment

En les zones vulnerables per nitrats i amb més elevada densitat ramadera, el Decret 153/2019 va establir una moratòria de dos anys a les granges noves i als increments de bestiar. Això va afectar 67 municipis. Abans que finalitzés l'esmentat termini de dos anys, es va promulgar el Decret Llei 17/2021, que en va agafar el relleu tot prorrogant la moratòria durant 4 anys més, o sigui, fins al juliol de 2025. El Decret Llei introduí alguna flexibilització fruit de l'experiència adquirida. Actualment, les mesures d'aquest Decret Llei afecten 68 municipis.

A banda d'això, als altres 396 municipis designats zona vulnerable per nitrats l'ampliació de bestiar o les granges noves només poden implantar-se si es compleix algun dels supòsits de l'article 54 del Decret 153/2019.

Actualment s'està treballant en la modificació del Decret 153/2019, sobre gestió de la fertilització del sòl i les dejeccions ramaderes. L'any passat se'n va realitzar la consulta pública prèvia.

La Producció Agrària Sostenible (PAS) és el nou model productiu que promou el Govern i permet avaluar, classificar i reconèixer les explotacions agrícoles i ramaderes catalanes segons el seu nivell de sostenibilitat, des de la triple vessant (ambiental, social i econòmica) i de forma objectiva i quantitativa.

Dins de la vessant ambiental es tenen en compte els diferents recursos a conservar i, per tant, un d'ells és l'aire i com vetllar per la seva qualitat. La PAS fomenta pràctiques agràries sostenibles i avalua el seu grau d'implementació en les explotacions catalanes, i calcula indicadors de sostenibilitat.

3.3.4. Aclarir el caràcter voluntari o obligatori de les mesures del sector agrícola i ramader.

S'accepta

Pel que fa al tema concret de les emissions, les granges sotmeses a autorització ambiental estan obligades a complir les millors tècniques disponibles (MTD) de la Decisió d'execució (UE) 2017/302, de la Comissió.

Addicionalment, els reials decrets d'ordenació sectorial ramadera ja esmentats, estableixen l'obligatorietat d'algunes MTD per a granges de menor dimensió que les sotmeses al règim d'autorització. Per exemple, el RD 306/2020 estableix, per a les granges existents de més de 120 URM, que han de complir aquestes tres MTD:

- Una alimentació multifase amb reducció del a proteïna bruta.
- Buidatge almenys mensual de les fosses de purins cap a la bassa.
- Addicionalment, o bé cobrir la bassa de manera que s'hi redueixi l'emissió de gasos almenys un 40%, o bé buidar les fosses dos cops per setmana.

En el cas de granges noves, aquest RD estableix MTD obligatòries també a nivell nutricional, a nivell de disseny de naus i a nivell de disseny de basses. Així, les basses noves han de reduir un 80% les emissions respecte a la referència d'una bassa no coberta.



3.3.5 Facilitar als Ajuntaments el control de les mesures del sector agrari ramader

S'accepta

La mesura AR2 té com a objectiu la reducció de les emissions d'amoniac en les explotacions porcines mitjançant les MTDs. La comprovació de la implementació d'aquestes tècniques a les explotacions porcines es realitza de la següent manera:

- Per les explotacions d'Annex I, sotmeses a la directiva DEI, mitjançant els controls periòdics que realitzen les Entitats Ambientals de Control (EAC). Val a dir que aquestes explotacions tenen les MTDs incorporades a la seva autorització ambiental i, per tant, les EACs comprovaran periòdicament el compliment d'aquestes mesures.
- Les explotacions d'Annex II i III han d'implementar les MTDs que estableix el RD 306/2020, d'ordenació porcina. La Direcció General d'Agricultura i Ramaderia executa un pla de controls on, entre d'altres aspectes, es comprova el compliment d'aquestes MTDs en aquestes explotacions.

Per últim, i d'acord amb l'article 16.2 del RD 306/2020, els titulars de les explotacions porcines, amb independència de la mida de l'explotació, han de declarar anualment les MTDs aplicades a la seva explotació durant l'any anterior. Aquesta declaració es realitza durant els dos primers mesos de l'any a través d'un mòdul específic de l'aplicació informàtica GTR: Gestió Telemàtica Ramadera (gencat.cat).

3.3.6 Prohibir la crema de residus agrícoles i forestals a l'aire lliure.

S'accepta parcialment

S'inclou com una de les mesures en el Pla d'actuació a curt termini que a partir de determinats nivells de qualitat de l'aire de partícules es prohibeix la crema de residus agrícoles i forestals a l'aire lliure.

3.4. Planificació urbanística

3.4.1. No establir amb caràcter obligatori mesures per reduir l'impacte de la contaminació atmosfèrica en noves implantacions properes a vies de circulació on la velocitat permesa és superior a 50 km/h.

No s'accepta

Es considera que qualsevol nova implantació ha de tenir en compte les fonts emissores preexistents de la zona, la qualitat de l'aire i la població potencialment exposada de l'àrea on es preveu ubicar. Aquestes condicions poden determinar la nova implantació.

3.4.2 Incorporar criteris d'edificació sostenible als edificis.

S'accepta parcialment

L'actuació es troba incorporada dins de l'estratègia de l'agenda urbana a l'eix de salut, amb els objectius de qualitat de l'aire i energia sostenible, com a proposta per a la planificació i disseny dels entorn urbans. Aquest eix té entre els seus objectius implementar nous models de



generació i emmagatzematge d'energia, facilitar i promoure l'autoproducció i l'autoconsum i promoure la R+D+I en el camp de les energies renovables per construir edificacions més sostenibles.

Es modifica el text de la introducció de les mesures de prevenció en la planificació territorial i urbanística per incloure aquests conceptes. No obstant, es considera que el Pla no ha d'entrar en els criteris pròpiament de materials de construcció dels edificis perquè no es té constància d'estudis que estableixin una correlació directa entre aquests components i la contaminació atmosfèrica, més enllà del que seria el transport. Els aspectes de la mobilitat i les emissions de contaminants ja s'aborden en el capítol corresponent.

3.4.3 Especificar quines prescripcions tenen incidència en la planificació urbanística.

S'accepta parcialment

Atesa la complexitat per definir aquestes prescripcions amb caràcter global per a tota Catalunya, es crearà un grup de treball amb les parts implicades amb l'objectiu d'establir criteris tècnics específics per àmbits territorials tenint present la qualitat de l'aire i la població exposada.

3.4.4 Aclarir el caràcter vinculant de les determinacions dels estudis de mobilitat generada recollides al capítol 5 del Pla.

S'accepta

A l'article 7 de l'annex del Decret s'especifica el caràcter preceptiu i obligatori del conjunt de mesures del capítol 5

3.4.5 Incorporar com un element clau l'estacionament en el planejament.

S'accepta

S'inclou un nou article 9 a l'annex del Decret relatiu a l'estacionament de vehicles en nuclis urbans, concretament es relacionen les directrius que s'han de seguir en l'elaboració dels Plans de Mobilitat Urbana.

3.4.6 Reduir la superfície a partir de la qual els centres comercials s'han de considerar singulars en els EAMG's.

S'accepta parcialment.

S'ha de tenir present que l'àmbit territorial del Pla és tota Catalunya, i que cal tenir aquesta visió global per regular aspectes com la superfície del centres comercials, essent conscients que en municipis mitjans i petits n'hi haurà pocs amb superfícies de venda superiors a 2.500 m². La modificació sol·licitada cal valorar-la en el procés de revisió del Decret 344/2006.

3.4.7 Incloure com a implantacions singulars als estudis de mobilitat generada els centres socio-sanitaris i centres residencials.



S'accepta

S'incorpora a l'article 7.3 de l'Annex del Decret i es defineixen aquests tipus de centres a l'article 3 de l'annex del Decret

3.5. Actuacions associades als protocols a aplicar per alts nivells de contaminació

3.5.1. Modificar els contaminants contemplats als protocols per alts nivells de contaminants.

a) Treure els òxids de sofre i el benzè del Pla d'acció a curt termini.

No s'accepta

El diòxid de sofre és un dels contaminants inclosos en el "Plan marco de acción a corto plazo en casos de episodios de contaminación del aire ambiente por partículas inferiores a 10 micras (PM10), partículas (PM2.5), dióxido de nitrógeno (NO2), ozono (O3) y dióxido de azufre (SO2)" del "Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto". En aquest Pla s'estableixen, en l'annex I, tres llindars de contaminació: llindar d'activació del pla, llindar d'informació i llindar d'alerta per aquest contaminant. Aquests llindars de contaminació també estan recollits en l'apartat II, de l'annex I, del Reial decret 34/2023, de 24 de gener, pel qual es modifica el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.

En relació amb el benzè, es comprova l'evolució positiva dels nivells de qualitat de l'aire al Camp de Tarragona. L'objectiu del Pla es reduir els nivells de benzè, tant pel que fa als de fons com als pics de concentració puntuals. La reducció de les puntes contribueix en la reducció dels nivells de fons. En aquest sentit, la proposta de nova directiva COM(2022) 542, publicada el 26 d'octubre de 2022, introdueix un valor de referència més estricte.

b) Incorporació de l'ozó al Pla d'acció a curt termini.

S'accepta

El text original de la mesura preveia la incorporació d'aquest contaminant.

3.5.2 Definir mesures concretes d'actuació en cas d'alts nivells de contaminació atmosfèrica.

S'accepta parcialment

Al document del pla s'han incorporat les accions concretes que en aquests moments es poden definir (prohibició crema de rostolls, recomanacions de teletreball tant per les administracions públiques com per les empreses). Al Pla d'acció a curt termini es tenen en compte les recomanacions de les bases científic-tècniques per a l'elaboració del Pla Nacional d'ozó.

S'incorpora a l'article 3 del Decret la regulació dels plans d'acció a curt termini. Aquest fet també dona resposta a la sentència núm. 4365/2002, de 12 de desembre de 2022, de la Sala Contenciosa administrativa (Secció segona) del Tribunal superior de Justícia de Catalunya dictada en el recurs ordinari núm. 194/2020.

3.6 Transport marítim



3.6.1. Electrificació dels ports de manera que no sigui possible atracar utilitzant combustibles fòssils.

S'accepta parcialment

El Port de Barcelona disposa d'un projecte per descarbonitzar l'activitat portuària i millorar la qualitat de l'aire. Les inversions es faran en els sistemes OPS (onshore power supply) per connectar els vaixells a la xarxa elèctrica general un cop estiguin atracats, utilitzant energia neta amb certificació d'origen 100% renovable. Està previst que l'any 2030 estiguin electrificats els punt d'atrada dels creuers, els portacontenidors i els ferris. Es preveu que a principis de 2024 es facin les connexions elèctriques a la terminal de contenidors BEST i a la terminal Ferry de Barcelona.

El Govern de la Generalitat ha aprovat l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells com a tribut propi de la Generalitat de Catalunya, de naturalesa directa i caràcter extra fiscal. Es tracta d'un instrument més per a l'assoliment efectiu de la reducció de les emissions d'òxids de nitrogen i de matèria particulada dels grans vaixells que atraquen als ports de Catalunya, amb l'objectiu de millorar la qualitat de l'aire i, per tant, la salut de les persones.

L'impost té caràcter finalista i els ingressos que se'n derivin estan afectats i dotarà el Fons per a la protecció de l'ambient atmosfèric, creat per la Llei 22/1983, del 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric.

3.6.2. Limitar l'atractament de creuers als Ports de Tarragona i Barcelona.

S'accepta parcialment

El Govern de la Generalitat ha aprovat el projecte de Llei de l'impost per emissions de vaixells que penalitza els vaixells amb més incidència en la qualitat de l'aire, aquest impost s'aplica a tota Catalunya. Aquest impost es valora com una eina eficient per incentivar que els vaixells que es desplacin a aquests ports siguin més nets i dissuadir a aquells que no ho són.

3.6.3 Incorporar les estacions de les autoritats portuàries a la Xarxa de Vigilància i Previsió de la contaminació Atmosfèrica.

No s'accepta

Disposar d'informació sobre qualitat de l'aire sempre és rellevant atès que serveix per a fer el seguiment de fonts de contaminació o activitats i calibrar models de simulació de contaminació de l'aire. En el cas concret d'avaluar la qualitat de l'aire per preservar la salut de les persones cal regir-se per la regulació de la normativa europea. La xarxa de vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica és dissenya per donar resposta a aquesta legislació.

A la Directiva 2008/50/CE, de 21 de maig, relativa a la qualitat de l'aire ambient i una atmosfera més neta a Europa i al Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire s'estableix que la qualitat de l'aire no s'ha d'avaluar en ubicacions situades en zones a les que el públic no tingui accés i no existeixin habitatges permanents.



3.6.4 Confinament dels moviments de granel sòlids e hidrocarburs líquids a les estacions portuàries.

S'accepta

S'incorpora una nova mesura TM4 al document del Pla que conté les accions a adoptar per tal de reduir les emissions derivades d'aquestes operacions.

3.6.5 Substitució dels dissolvents orgànics per aigua o pintura en pols a les actuacions de manteniments dels vaixells.

S'accepta parcialment

Pel que fa a la substitució de dissolvents orgànics per aigua o pintura en pols en els treballs de manteniment dels vaixells, cal informar que el RD 117/2003 recull aquests tipus d'activitat i limita les emissions de COV en funció de la quantitat de dissolvents utilitzats.

La normativa que regula el contingut de dissolvents en les pintures és el Reial decret 227/2006, i per tant d'àmbit estatal; fet que dificulta la capacitat de poder restringir l'ús de determinades pintures a empreses que operen a nivell nacional o supranacional i que comercialitzen aquests productes.

3.7 Transport aeri

3.7.1 Reducció progressiva del nombre d'operacions de l'aeroport Josep Tarradellas

S'accepta parcialment

Es considera que s'ha de fer un plantejament global del transport aeri atesa la mobilitat generada tant directament com en el trasllat dels viatgers i mercaderies. En aquest sentit s'ha creat un grup de treball que analitza com s'ha de procedir a la modernització del transport aeri de manera que, per cobrir les necessitats existents, es minimitzin els seus impactes negatius.

3.8. Fiscalitat ambiental

3.8.1 Pressupost insuficient de determinades mesures de mobilitat.

No s'accepta.

Per millorar la qualitat de l'aire cal actuar de forma transversal sobre les fonts que la generen. Aquest fet comporta que les mesures a aplicar hagin d'estar recollides en les planificacions i plans d'accions sectorials. Pel que fa al cas concret de la mobilitat i les infraestructures, quan es van redactar el PDI i el PdM es va recollir com un dels seus objectius la millora de la qualitat de l'aire. Moltes de les accions contemplades en el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire deriven d'aquestes planificacions. En la tramitació d'aquestes plans de mobilitat i infraestructures és on s'ha fet el corresponent anàlisi econòmic i s'estableix el pressupost.

3.8.2 Eliminar impostos ambientals de les indústries.

No procedeix.



Els impostos ambiental es creen/modifiquen i eliminen mitjançant només amb rang de Llei del Parlament, per tant no pertoca en la tramitació del present Decret.

3.9. Sensibilització, educació, informació i comunicació

3.9.1. Es proposa fer sessions de presentació del Pla per a la ciutadania i els sectors implicats

S'accepta

3.9.2 Millorar el funcionament de l'aplicació AireCat.

S'accepta

Periòdicament està prevista l'actualització de l'aplicació AireCat. Les qüestions que es plantegen a l'al·legació s'avaluaran en aquest procés.

3.9.3 Incloure píndoles temàtiques per l'ozó.

S'accepta

S'inclou aquesta petició a les mesures de sensibilització del document del Pla.

3.9.4 Incorporar una nova mesura que consisteixi en la identificació dels vehicles grans emissors per sensibilitzar a la ciutadania.

S'accepta parcialment

Es valora com una actuació molt interessant però es considera que per si sola no ha de configurar una mesura tot i que es recull en el text.

GRUP 4. ESCENARIS D'EMISSIONS I IMMISSIONS

4.1. Actualització de l'escenari base.

S'accepta

Per obtenir els escenaris de qualitat de l'aire es precisa tècnicament dels inventaris d'emissió georeferenciats, dades de qualitat de l'aire i l'ús de models de dispersió. Pels motius que abans s'han exposat, actualment s'estan actualitzant els inventaris dels anys 2019 i 2021, per la qual cosa no es pot utilitzar encara com a escenari base l'any 2019.

A la revisió del Pla que està prevista l'any 2025 s'utilitzarà l'escenari més recent del que es disposi de la informació base per efectuar els càlculs.

4.2 Extensió del període temporal de simulació dels escenaris.

S'accepta parcialment

Tècnicament el càlcul de les immissions i emissions per un any a tota Catalunya suposa, com a mínim, un període de 6 mesos de treball computacional del Barcelona Supercomputing



Centre. Per aquest motiu i atesa la necessitat d'una resposta més àgil pels requeriments de la Comissió Europea i fent una valoració dels errors que es poden cometre seleccionant una setmana representativa, es va optar com a millor solució la selecció del període temporal que es recull al Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire.

Es considera que els resultats de la simulació proporcionen informació rellevant per entendre la dinàmica i resposta en la qualitat de l'aire davant dels diferents escenaris d'emissió futurs.

A partir de la revisió que es farà l'any 2025 dels objectius de reducció i de l'efectivitat del Pla es realitzarà un nou estudi de modelització per obtenir l'escenari 2027 pels contaminants PM₁₀, NO₂ i O₃. Pel que fa a l'O₃ es tindran en compte les recomanacions incloses en les "Bases Científico- tècniques para la elaboración del Plan Nacional de Ozono".

També cal tenir present la dificultat de valorar en aquest moment l'impacte de mesures molt importants com són la implantació de les ZBE. Aquestes accions, que no s'han contemplat a la versió que s'està tramitant del Pla, es recolliran a la revisió de l'any 2025.

GRUP 5. MECANISMES DE SEGUIMENT I AVALUACIÓ DEL PLA

5.1. Diferents entitats sol·liciten la seva incorporació a la Comissió Rectora i a la Taula de Qualitat de l'Aire.

S'accepta parcialment

La Comissió Rectora és un òrgan de seguiment del Pla integrada per representats de diferents departaments de la Generalitat de Catalunya, de les autoritats territorials de mobilitat i de representants dels ens locals. Aquest òrgan té atribuïdes les funcions de vetllar per la implementació de les mesures previstes al pla, aprovar els criteris tècnics necessaris, avaluar els resultats i revisar i actualitzar, si s'escau, el Pla i les seves mesures. No s'accepta la inclusió en aquesta comissió a aquelles entitats que no formen part d'aquests col·lectius (ja que no tenen poder executiu o de gestió) o aquelles entitats que ja es troben representades.

La Taula de Qualitat de l'Aire de Catalunya és un òrgan transversal integrat per representants dels sectors econòmics, agents socials, organismes públics i entitat interessades en la reducció de la contaminació de l'aire. No s'accepta la inclusió en aquest Taula d'aquelles entitats que no formen part d'aquests col·lectius o bé ja es troben representades amb els membres que s'havien proposat inicialment.

Tor i això, cal esmentar que a la Taula estan previstes Comissions de treball per tractar temes específics on es podran convidar a entitats que no formen part formalment de la Taula però que, per la seva naturalesa es considera interessant que hi estiguin presents i pugin fer les seves aportacions.

5.2 Coordinació amb altres plans de millora de la qualitat de l'aire i altres planificacions.

S'accepta

La Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic ha format part dels equips de treball que han dissenyat els plans supramunicipals i ha facilitat suport tècnic i dades (bàsicament informació de qualitat de l'aire i inventaris d'emissions) en la seva elaboració. En aquest procés és on s'han coordinat les estratègies per millorar la qualitat de l'aire.



De forma anàloga s'ha actuat per a les planificacions associades a la mobilitat i les infraestructures (pdM i PDI). També s'emet informe des de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic pels plans de mobilitat, infraestructures i planificació urbanística.

La majoria d'aquestes planificacions ja tenen els seus propis òrgans de seguiment dels quals forma part el DACC. És en aquest marc que s'està fent i es farà la coordinació sol·licitada. Tot i això, si es considera que en algun cas cal una cooperació extraordinària, es poden constituir comissions específiques en el marc de la Taula de Qualitat de l'Aire.

5.3 Estimar la població exposada i l'impacte sobre la salut prenent com a punt de partida l'escenari base del Pla.

S'accepta

El document del Pla ja conté aquestes estimacions en els capítols 2, 3, 4, 5 i 6.

GRUP 6 - AVALUACIÓ ECONÒMICA DEL PLA

6.1 La valoració de l'impacte pressupostari i els costos econòmics no tenen en compte l'impacte financer sobre les empreses i ciutadania derivat de l'adopció de les mesures proposades per poder assolir els nous límits. Cal, per tant, fer una estimació d'aquests costos.

S'accepta parcialment

A l'apartat 2.2 d'informe de l'impacte econòmic i social de la memòria d'avaluació d'impacte de les mesures proposades pel projecte de decret d'aprovació del Pla de Qualitat de l'Aire horitzontal 2027, s'avaluen i quantifiquen els costos econòmics per les empreses que implica la implantació de les determinacions normatives que les afecten, incloent el cost d'implantació dels diferents nous valors límit d'emissió per a les empreses, que s'estima en 6.092.500 €.

A continuació es presenta el detall dels costos d'implantació per a cadascun dels VLE industrials proposats a l'article 12 del projecte de decret d'aprovació del Pla:

Valor límit Emissió (VLE) industrial		VAN ⁽¹⁾	
		cost total (2023-27) (€ corrents)	Cost total (2023-27) (€ constants 2023)
1	VLE per instal·lacions de depuració de COV per la tecnologia d'oxidació tèrmica o catalítica	1.400.000 €	1.320.788 €
2	VLE per instal·lacions de depuració de COV per la tecnologia de rentat de gasos	720.000 €	679.262 €
3	VLE per COV classificats com a carcinògens, mutàgens i/o tòxics per a la reproducció (CMR)	2.100.000 €	1.981.181 €
4	VLE per instal·lacions emissores de COV sense normativa específica	162.500 €	153.306 €
5	VLE PST per focus que disposin de filtre de mànegues o electrofiltre	1.650.000 €	1.556.642 €
6	VLE PST per focus que no disposin de filtre de mànegues o electrofiltre	60.000 €	56.605 €
7	VLE PST per instal·lacions de combustió mitjanes afectades pel RD 1042/2017	0 €	0 €
8	VLE NOX per instal·lacions de combustió mitjanes afectades pel RD 1042/2017	0 €	0 €
9	VLE NOX per a assecadors i forns de procés (amb contacte amb el gasos de combustió)	0 €	0 €
10	VLE per Forns crematoris de restes humanes	0 €	0 €
11	VLE per Grans focus emissors	0 €	0 €
Total VLE		6.092.500 €	5.747.784 €

(1) Valor Actual Net (VAN) calculat a una taxa de descompte social anual del 3%.



A l'apartat 2.3 d'informe d'impacte normatiu es quantifiquen les principals càrregues administratives derivades de l'obligació de realitzar estudis d'avaluació de la mobilitat generada i de la implantació de plans de desplaçament d'empresa per part de les indústries i que es quantifiquen en 272.435 € i 3.284.488 €, respectivament.

Cal tenir en compte que també s'han quantificat els beneficis ambientals derivats de la reducció de la contaminació atmosfèrica associada a la implantació del Pla en més de 82.175.297 €, superant amb escreix els costos pressupostaris, econòmics i administratius derivats de la implantació de les mesures.

6.2 Pressupost insuficient per a l'adopció de determinades mesures de mobilitat.

No s'accepta

L'avaluació econòmica del pla inclou l'import de les mesures que contemplen les despeses noves associades a les accions. Per tant, no es tenen presents les que corresponen a altres planificacions ja aprovades. En el cas de les mesures de mobilitat i infraestructures, quan es van elaborar el PDI i el PdM, ja es van incorporar les actuacions necessàries per millorar la qualitat de l'aire. En les tramitacions d'aprovació d'aquestes planificacions ja es van fer les corresponents valoracions econòmiques, motiu pel que no són objecte d'aquest Pla.

4.-Valoració al·legacions

Del total d'aportacions rebudes s'han estimat totalment 146, estimat parcialment 49 i desestimat 41. A les 9 restants s'ha donat resposta conforme les aportacions proposades ja han estat objecte d'incorporació, encara que sigui de forma parcial, en altres disposicions normatives.

Mireia Boya e Busquet

Directora General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic