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

## **Informe d'al·legacions relatiu al procés de segona informació pública del projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027**

### **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 projecte de 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 1.016 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.
- Primera 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.
- Segona informació pública. En data de 16 de gener de 2024 es va publicar al DOGC 9082 Edicte de 16 de gener de 2024, pel qual se sotmet a nou tràmit d'informació pública el Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de Qualitat de l'Aire, horitzó 2027.


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 Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental, carrer del Foc, número 57 de Barcelona, per tal de poder consultar els documents de manera presencial.

També es va fer una presentació del Projecte de decret i del Pla de Qualitat de l'Aire als ens locals dels municipis de més de 20.000 habitants, l'Àrea metropolitana de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, per facilitar la seva participació en aquest procés. Aquesta sessió es va dur a terme online en data 15 de gener de 2024.

El 29 de gener de 2024 va finalitzar el termini de la segona informació pública.

Un cop finalitzada la segona informació pública, 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.

	Doc. original signat per: Mireia Aran Boya Busquet 27/03/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 10/05/2027	Data creació còpia: 10/05/2024 14:32:36
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	Pàgina 1 de 27
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	
			
		0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5	

 Generalitat de Catalunya  
Departament d'Acció Climàtica,  
Alimentació i Agenda Rural  
**Direcció General de Canvi  
Climàtic i Qualitat Ambiental****2. Introducció**

Durant el tràmit de segona informació pública s'han rebut 167 al·legacions de 18 organismes.

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

<b>ENS LOCALS I REPRESENTANTS D'ENS LOCALS</b>
Ajuntament de Badalona
Ajuntament de Barcelona
Ajuntament de Castelldefels
Ajuntament de Granollers
Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
Ajuntament de Sabadell
Ajuntament de Terrassa
Ajuntament de Vic
Àrea Metropolitana de Barcelona
ARC- Associació de Municipis de l'ARC Metropolità de BCN
FMC-Federació de Municipis de Catalunya
<b>DEPARTAMENTS I ORGANISMES DE LA GENERALITAT</b>
DEP. D'INTERIOR- Direcció General de Protecció Civil
<b>GESTORS DE TRANSPORT</b>
Autoritat del Transport Metropolità
<b>EMPRESES, ASSOCIACIONS EMPRESARIALS I PATRONALS</b>
Associació Empresarial Químic de Tarragona
FEDEQUIM-Federació empresarial catalana del sector químic
SABA aparcamientos
PIMEC- Petita i mitjana empresa

En data 14 de febrer es va rebre escrit d'al·legacions de l' Associació per a la defensa per a l'estudi de la natura a Catalunya, i en data 02/03/2024 d'un ciutadà de Mollet del Vallès, atès que s'han tramès fora de termini aquests escrits no has estat valorats.

De les al·legacions rebudes un 43% han estat estimades, un 28% han estat estimades parcialment, un 29% han estat desestimades.



Doc. original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al  
web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica


CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



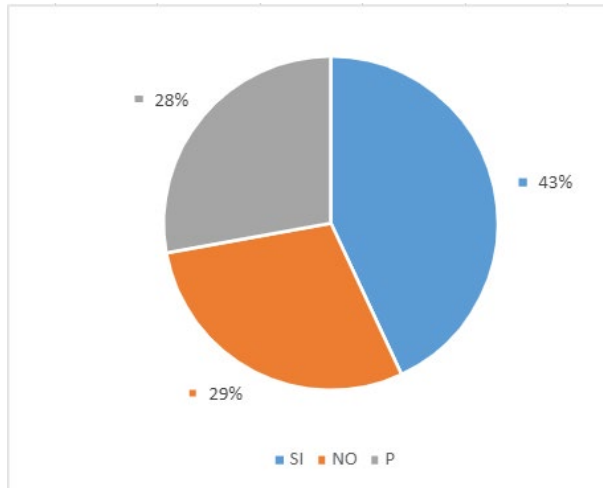
0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 2 de 27

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


**Distribució d'al·legacions segons grau d'acceptació:**



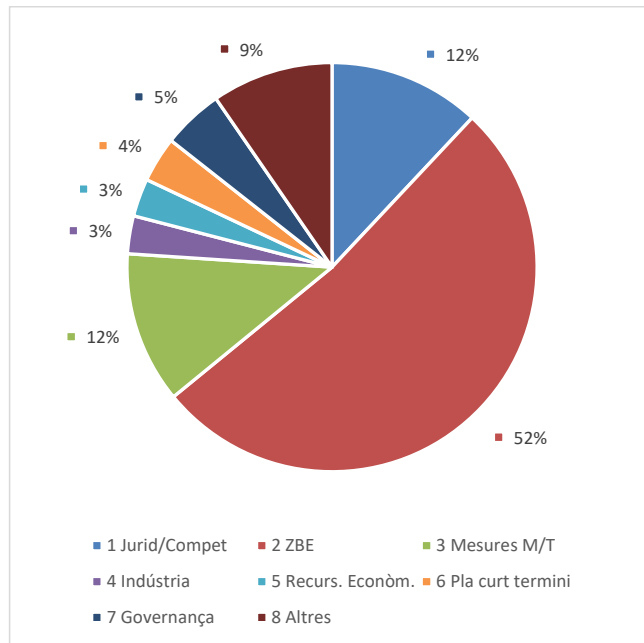
Les al·legacions s'han classificat en vuit grups temàtics, d'acord amb la relació que tenen amb els diferents continguts del Pla de Qualitat de l'Aire:

GRUPS	Nº AL·LEGACIONS	PERCENTATGE
GRUP 1. Aspectes jurídics i competencials (Jurid/Compet)	20	12%
GRUP 2. ZBE	87	52%
GRUP 3. Altres mesures, mobilitat i transport (Mesures M/T)	20	12%
GRUP 4. Indústria	5	3%
GRUP 5. Recursos econòmics (Recurs. Econòm.)	5	3%
GRUP 6. Plans d'acció a curt termini (Plans a c/t)	6	4%
GRUP 7. Governança	9	5%
GRUP 8. Altres	15	9%



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

**Distribució d'al·legacions per grups:**



Pel que fa al grup ZBE degut al volum d'al·legacions rebudes s'ordenen per subgrups:

- 2.1 - Àmbit territorial
- 2.2 - Superfície mínima de les ZBE
- 2.3 - Restriccions etiqueta B
- 2.4 - Afectació de les restriccions als residents
- 2.5 - Excepcions de les restriccions per raons socioeconòmiques
- 2.6 - Altres exempcions
- 2.7 - Plataforma
- 2.8 - Registre
- 2.9 - Altres



Doc. original signat per:  
 Mireia Aran Boya Busquet  
 27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027


Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

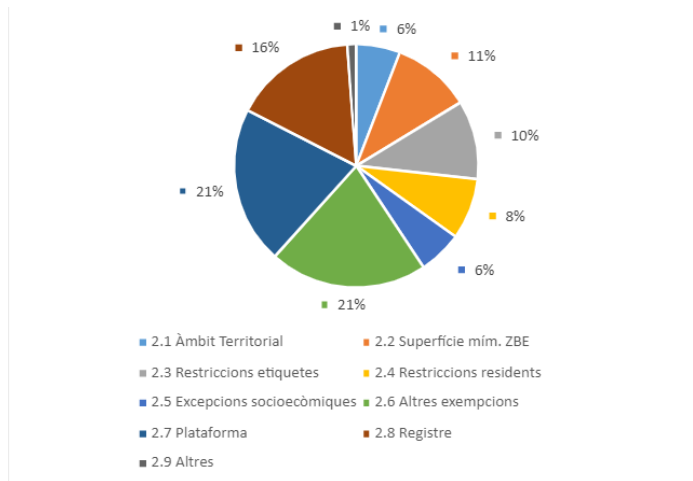


0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
 10/05/2024 14:32:36

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

**Distribució d'al·legacions pels subgrups del grup 2 (ZBE):**



GRUPS	Nº AL·LEGACIONS	PERCENTATGE
2.1 Àmbit Territorial	5	6%
2.2 Superfície mínima ZBE	9	10%
2.3 Restriccions etiquetes	9	10%
2.4 Restriccions residents	7	8%
2.5 Excepcions socio-econòmiques	5	6%
2.6 Altres exempcions	18	21%
2.7 Plataforma	18	21%
2.8 Registre	14	16%
2.9 Altres	1	1%
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100%</b>



Doc. original signat per:  
 Mireia Aran Boya Busquet  
 27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027


Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
 10/05/2024 14:32:36

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

### 3. Anàlisi de les al·legacions

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

- Entitat que efectua l'al·legació.
- Al·legació efectuada.
- Grup temàtic al que s'associa l'al·legació.
- 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).

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

#### **GRUP 1. ASPECTES JURÍDICS I COMPETÈNCIALS**

##### 1.a) Justificar la tramitació per urgència del segon període d'informació pública.

No s'accepta.

En compliment d'allò previst als articles 67 i 68 de la Llei 26/2010 de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, i els articles 21 i 22 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, la documentació del projecte de Decret pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027 i l'Estudi Ambiental Estratègic es va sotmetre a una primera audiència de 15 dies hàbils per a les administracions públiques afectades i persones interessades (concretament es van fer 1.016 comunicacions) i a un període de 45 dies hàbils d'informació pública mitjançant publicació del corresponent edicte al DOGC en data 29 de juny de 2023.

Atenent a les aportacions fetes al primer període d'audiència i d'informació pública del projecte de Decret es van realitzar canvis en la proposta de Pla de Qualitat de l'Aire, horitzó 2027 centrats principalment en l'establiment d'uns mínims comuns per la regulació de les ZBE i els objectius de millora de qualitat de l'aire per tal d'assimilar-los als de la nova Directiva de qualitat de l'aire de l'UE i en conseqüència es va considerar necessari realitzar una segona audiència i període d'informació pública publicada mitjançant edicte al DOGC en data 18 de gener de 2024.

Prèviament a l'inici del termini de la segona audiència i període d'informació pública, en data 15 de gener, es va dur a terme una nova sessió en línia de presentació del Projecte de decret i del Pla de Qualitat de l'Aire als ens locals dels municipis de més de 20.000 habitants, l'Àrea metropolitana de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, per facilitar la seva participació en aquesta nova segona audiència i informació pública.

6



Doc. original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al  
web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica


CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 6 de 27

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

La motivació per a reduir el període d'aquesta segona audiència i informació pública a un termini de set dies hàbils, d'acord amb allò previst a l'article 67.4 i 68.1 de la Llei 26/2010, va respondre justificadament a raons d'interès públic, concretament a la necessitat de donar resposta immediata a:

- La sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea, de 22 de desembre de 2022, en l'assumpte C-125/20, on es sol·licitava l'adopció d'un Pla de qualitat de l'aire en el menor temps possible.
- Al calendari comunicat a la Comissió Europea per donar compliment a la sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea, de 22 de desembre de 2022, en l'assumpte C-125/20, la sentència núm. 4365/2022, 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, on es sol·licitaven Plans de millora de qualitat de l'aire a llarg i curt termini per l'ozó troposfèric.
- L'incident d'execució forçosa, de 3 d'octubre de 2023, instat pel compliment de la Sentència dictada en relació a la Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, on es sol·licitava un informe de l'estat de tramitació del Pla de Qualitat de l'Aire Horitzó 2027.
- El requeriment del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, de 12 de gener de 2024, requerint informació sobre l'elaboració i aprovació de plans d'acció a curt termini a l'àrea de Barcelona i del Camp de Tarragona.


Per tant, havent estat realitzada prèviament una primera audiència i període d'informació pública, tenint presents els criteris d'urgència i la rellevància del bé a protegir que urgeix disposar dels instruments de planificació que permetin garantir una correcta qualitat de l'aire en el termini més breu possible, d'acord amb els antecedents citats i desenvolupats en les memòries del projecte, es troba justificada suficientment la idoneïtat de la previsió inclosa en l'edicte del tràmit de reduir el segon període d'audiència i informació pública realitzat d'acord amb les condicions i motius previstos expressament als articles 67.4 i 68.1 de la Llei 26/2010.


1.b) Es considera que la Generalitat no té competències per regular determinats aspectes del decret que vulneren l'autonomia local (capítol 4art articles 14 al 20)

No s'accepta

La autonomia local, tal i com recorda la sentència 27/1987, de 27 de febrer del Tribunal Constitucional, és compatible amb mesures de coordinació i tècniques de cooperació i així mateix és compatible amb l'existència de plans sectorials a favor de l'administració autonòmica sempre que es concedeixi la participació als ens municipals afectats per a l'harmonització dels interessos públics afectats.

El Pla de Qualitat de l'Aire, horitzó 2027 és un reglament executiu que, d'acord amb les competències recollides a l'article Art. 144 de l'Estatut d'autonomia, desenvolupa les previsions de l'article 16.2 de la Llei 34/2007, de 15 de novembre de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, l'article 24.1 del Reial Decret 102/2011 i de la Llei 22/1983 de 21 de novembre de protecció de l'ambient atmosfèric i alhora parteix dels dos plans de qualitat precedents i les conclusions i compromisos de les tres cimeres de Qualitat de l'Aire celebrades entre el 2017 i el 2022.

	Doc. original signat per: Mireia Aran Boya Busquet 27/03/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 10/05/2027	Data creació còpia: 10/05/2024 14:32:36
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	Pàgina 7 de 27
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	
			
		0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5	



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

Durant la tramitació del Pla s'ha donat audiència i s'han establert espais de participació perquè els ens locals poguessin fer al·legacions i apreciacions respecte les mesures previstes, i les aportacions fetes han estat tingudes en compte i analitzades amb profunditat per a la formació del redactat definitiu, tal i com recullen detalladament les memòries del Pla i els informes d'al·legacions.

Les previsions del Pla, en desenvolupament de la competència de la Generalitat en l'establiment d'instruments de control de la contaminació i fonamentades en els informes i estudis que el conformen respecten l'autonomia local i alhora tenen en compte la necessària adopció i establiment de mesures coordinades suficients que permetin assolir els obligats objectius de qualitat de l'aire legalment fixats tal i com estableix l'apartat primer de l'article 24 del Reial Decret 102/2011.

És així i en base a la motivació i determinació tècnica que contenen els informes del pla que en el capítol quart de les determinacions normatives s'han establert justificadament determinats valors, criteris mínims i mesures necessàries a adoptar per complir amb els objectius legalment vinculants de forma conjunta i coordinada en l'elaboració dels projectes de les zones de baixes emissions (ZBE) en el sentit que recull l'article 13.1 del Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel que es regulen les zones de baixes emissions. Permetent tot i així que siguin admeses adaptacions justificades atesa l'heterogeneïtat de casuístiques entre els municipis (morfologia urbana, estructura de la xarxa viària, dinàmiques de mobilitat, etc.) sempre i quan es garanteixi l'assoliment dels objectius que es persegueixen amb la implementació de les ZBE.

1.c) Es considera que un reglament independent no és l'eina jurídica per regular determinats aspectes del decret

No s'accepta.

La motivació de l'opció reglamentària escollida per al projecte de Pla s'exposa en l'apartat primer de la memòria, i respon a la idoneïtat de concretar i desenvolupar el marc legal en que s'insereix per a poder donar compliment real als objectius de qualitat de l'aire i les directrius establertes.

Es tracta d'un reglament executiu que, d'acord amb les competències recollides a l'article Art. 144 de l'Estatut d'autonomia, desenvolupa les previsions de l'article 16.2 de la Llei 34/2007, de 15 de novembre de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, l'article 24.1 del Reial Decret 102/2011 i la Llei 22/1983 de 21 de novembre de protecció de l'ambient atmosfèric, com ha estat abastament exposat en la memòria que acompanya el projecte de reglament.

El contingut del Pla contingut concreta i completa les previsions del marc legal habilitant que desenvolupa, i en el que s'insereix, seguint les previsions formals, materials i procedimentals per al seu exercici tal i com preveu l'article 39 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern i el capítol IV de la Llei 26/2010.

Per tot l'exposat, la proposta de Pla no te caràcter de reglament independent discrecional desvinculat, sinó que presenta tots els elements característics d'un reglament executiu que desenvolupa, concreta i completa les mesures necessàries i oportunes per fer efectives les previsions del marc legal en que s'insereix.

8



Doc. original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al  
web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ




0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 8 de 27



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

1.d) Modificar el calendari d'adequació de les ordenances que estan tramitant-se o aprovant-se al projecte de Decret.

S'accepta.

Atenent al fet que determinats municipis estan en procés d'aprovació o ja disposen d'ordenances municipals, i que el Reial Decret 1052/2022 preveu un període per a l'adequació de les ordenances municipals s'inclou la disposició transitòria primera a l'Annex de Determinacions Normatives del Pla amb el següents contingut:

Els municipis de més de 50.000 habitants que en el moment de l'entrada en vigor de les presents disposicions normatives hagin aprovat, inicialment o definitivament, les seves ordenances d'implantació de zones de baixes emissions, han d'adaptar-les a allò que preveu el capítol quart abans de l'1 de gener de 2026. Aquesta data es correspon amb l'inici de les restriccions i permetrà una implantació homogènia al territori.

1e) Definir la data d'implantació de les ZBE:

Diversos organismes sol·liciten aclariments sobre quina és la data d'implantació de la ZBE: data d'aprovació ordenança, data procediment sancionador, data en la que finalitzen els períodes transitoris.

No procedeix

La data d'implantació de les ZBE està establerta a la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. El present decret no regula aquest fet.

## **GRUP 2. ZBE**


### **2.1 ÀMBIT TERRITORIAL**

2.1.a) Treure el municipi de Sant Boi de Llobregat de la llista de l'annex B.II del projecte de decret de municipis més de 20.000 habitants ubicats en zones de qualitat de l'aire amb superacions.

No s'accepta.

Els municipis amb superacions són aquells on s'han produït superacions dels valor límit o dels valors objectiu d'alguns dels contaminants a què fa referència el Reial decret 102/2011, de 28 de gener a la zona de qualitat de l'aire a la que pertanyen, d'acord amb el que estableix la normativa europea. La superació pot ser detectada a partir de les estacions de mesurament de la contaminació atmosfèrica de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica, dels resultats obtinguts a partir de la modelització de la qualitat de l'aire o de mesures indicatives com poden ser les obtingudes a partir de campanyes que es fan amb la unitat mòbil de mesura de la qualitat de l'aire.



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

2.1. b) Habilitar la possibilitat que diferents municipis es constitueixin com una unitat funcional pel que fa a les ZBE.

S'accepta.

Es considera que, en aquells municipis que conformen una continuïtat urbana i operen com a una unitat pel que fa a la mobilitat, tècnicament té sentit operar les ZBE com a unitat funcional.

Per tant s'ha modificat el redactat de l'article 17 indicant que els municipis poden acordar la implantació i la gestió conjunta de ZBE de caràcter supramunicipal. Pel que fa a la incorporació de municipis a zones de baixes emissions supramunicipals ja constituïdes s'estableix el criteri mínim d'adhesió a la disposició addicional quarta.

## 2.2 REQUERIR UNA SUPERFÍCIE MÍNIMA DE LA ZBE

En relació a la superfície mínima que ha de cobrir la ZBE, s'han rebut al·legacions de diferents entitats sol·licitant modificacions que es poden agrupar:

2.2 a) Eliminar el requeriment de què les ZBE continguin com a mínim el 25% de l'àrea urbana amb us residencial.


S'accepta parcialment.

L'establiment d'una superfície mínima, així com d'altres aspectes comuns essencials de les ZBE que també es determinen al Decret, pretén garantir l'efectivitat real i ràpida d'aquest instrument clau per fer front a la innegable problemàtica de qualitat de l'aire existent (evidenciada, entre d'altres, en els pronunciaments del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya i del Tribunal Superior de Justícia de la UE davant dels incompliments en qualitat de l'aire) i a la greu situació d'emergència climàtica que pateix el país. El Decret estableix, en base a les competències atribuïdes per l'ordenament jurídic i al que habilita la legislació catalana sectorial, unes normes addicionals de protecció per tal de garantir els objectius de qualitat de l'aire i canvi climàtic sobre els quals la Generalitat de Catalunya té un mandat d'actuació, tot plegat de manera respectuosa amb les competències de les entitats locals.

Per tal d'objectivar la determinació d'un valor mínim de superfície i evitar, precisament, l'arbitrarietat, s'ha emprat la metodologia descrita a l'Annex 4 de la Memòria del Pla. En concret, aquest mètode es basa en una simulació de la reducció de les emissions de contaminants mitjançant l'Eina de càlcul dels beneficis de la implantació d'una ZBE (publicada per l'ATM Barcelona) i en la posterior comparació respecte els objectius de reducció d'emissions establerts en el pdM 2020-2025. Aquest Pla és l'instrument de planificació de la mobilitat de l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (en endavant SIMMB).

L'impacte d'una ZBE vindrà determinat principalment per l'àmbit territorial i el parc mòbil circulant afectat per les restriccions. Tenint en compte que la major part de les ZBE a implementar a curt termini establiran restriccions als vehicles sense etiqueta i fent una simulació aproximada segons l'Eina esmentada (per un àmbit del nucli urbà i tots els vehicles sense etiqueta), s'observa que la superfície mínima que permetria un cert compliment dels objectius de reducció que es marca el pdM 2020-2025 és el 25%.



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

Si l'objectiu fos aconseguir arribar a la reducció de les emissions de contaminants que es necessària per complir amb la proposta de directiva en què està treballant la Unió Europea seria necessari implementar la ZBE en una superfície molt superior o aplicar mesures complementàries.

A més a més, s'escau apuntar, tal i com també es recull en l'esmentat Annex 4, que el valor establert al projecte de decret es troba en la mitjana de les superfícies de les ZBE implementades a moltes ciutats europees analitzades.

Així mateix, la determinació d'una superfície mínima no és contrària, en cap cas, a les Directrius per a la creació de Zones de Baixes Emissions de la FEMP i el MITECO que, a mode de pautes, ja advoquen per una extensió que sigui significativa i suficient pel compliment dels objectius. Precisament la metodologia emprada per definir el valor mínim es basa en garantir el compliment dels objectius d'aplicació. A més a més, aquestes Directrius suggereixen que la zona delimitada inclogui una part significativa de la població, de la superfície del municipi i del trànsit de vehicles a motor.

Tot i quedar justificada la necessitat i conveniència d'establir un llindar de superfície mínima i haver justificat també la metodologia tècnica emprada per determinar-ne un valor, és plausible reconèixer que, atesa l'heterogeneïtat de casuístiques entre els municipis (morfologia urbana, estructura de la xarxa viària, dinàmiques de mobilitat, etc.) la seva aplicació pot resultar, en alguns casos, difícil d'assolir, si més no amb garanties de coherència i adequació a la realitat municipal.

Per aquest darrer motiu s'accepta parcialment l'al·legació, en tant que es manté el 25% de superfície mínima però és flexibiliza la seva aplicació sempre i quan es compleixin unes mínimes condicions tècniques que assegurin que es poden assolir els mateixos percentatges de millora de la qualitat de l'aire. Aquestes condicions s'estableixen com a requeriment al propi Decret.

L'aplicació d'aquesta reducció de superfície ve condicionada a disposar d'una avaluació prèvia per part de la Direcció General de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental a fi d'assegurar que no es resta efectivitat als objectius del Pla.

2.2 b) Incorporar criteris tècnics per admetre superfícies de les ZBE inferiors al 25% de l'àrea urbana d'ús residencial

S'accepta.


S'ha modificat l'article 15, indicant que es poden admetre ZBE amb una superfície inferior al 25% sempre i quan es compleixin alhora uns requeriments tècnics que estan establerts a l'article esmentat per assegurar el compliment dels objectius de qualitat de l'aire. També, es preveu que es realitzi una implementació de les ZBE gradual sempre i quan es disposi d'una avaluació prèvia de la Direcció General de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental per a garantir que es poden assolir els objectius del Pla.

2.2 c) Concretar el criteri de sòl urbà residencial a efectes de càlcul del percentatge de superfície.

S'accepta.

A falta d'una definició jurídica, es modifica el redactat inicial indicant sòl urbà on l'ús residencial sigui majoritari atès que aquesta puntualització permet mantenir la filosofia inicial i es considera que aclareix el text.



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

2.2 d) Concretar que el càlcul del percentatge mínim de superfície de les ZBE pot considerar un àmbit territorial superior al municipi en ZBE supramunicipals

S'accepta.

S'ha modificat l'article 15 indicant que les ZBE han de comptar amb una superfície mínima del 25% del sòl urbà majoritàriament d'ús residencial del municipi o de l'àrea supramunicipal si d'aquesta manera s'ha constituït la ZBE. Aquesta modificació va en línia al reconeixement de les ZBE supramunicipals

2.3 RESTRICCIONS ETIQUETA B

Són diverses les al·legacions rebudes respecte les restriccions dels vehicles amb etiqueta B, algunes d'elles contradictòries. L'anàlisi de les mateixes s'indica a continuació:

2.3.a) Eliminar les restriccions de l'etiqueta B

No s'accepta.

Els documents de planificació ambientals es basen en definir les accions futures més enllà de mesures a curt termini. L'horitzó 2027 del Pla marca la data d'entrada en vigor de les restriccions de l'etiqueta groga per tal de donar compliment als objectius de qualitat de l'aire fixats, i que es corresponen amb els de la proposta de Directiva UE que va en línia amb els valors recomanats per l'OMS.

2.3.b) Eliminar els vehicles M2 i M3 de les restriccions de l'etiqueta B en el cas d'activació de Pla d'acció a curt termini.

S'accepta.

En quant a l'exempció contemplada per als vehicles que presten servei de transport públic, s'ha realitzat una comparativa dels factors unitaris d'emissió de contaminants per a turismes i autobusos, segons etiquetes i tenint en compte les persones transportades, és a dir, els factors d'ocupació de les dues categories de vehicles. Contemplant una ocupació moderada dels autobusos, s'observa que el factor unitari d'emissió de NOx (g/km) es redueix un 24% aproximadament respecte al factor unitari de turisme amb ocupació mitjana i la reducció és de gairebé el 80% si es comparen els factors unitaris per PM10. Si es considera una ocupació elevada dels autobusos, les reduccions són encara majors (62% per NOx i 90% per PM10). La comparativa aplicada considera, tant per turismes com autobusos, els factors d'emissió mitjans per vehicles d'etiqueta B. Aquesta comparativa permet justificar que, en situació d'alts nivells de contaminació de l'aire, el Decret contempli una exempció per als vehicles que presten el servei de transport públic, els quals presenten un menor rati d'emissions per persona transportada.

2.3.c) Ajustar el calendari de restriccions de l'etiqueta B.

S'accepta.

Aquesta planificació va ser una petició del sector econòmic (la compra de vehicles, per exemple, cal fer-la amb una previsió temporal) i va alineada amb el que fan en altres àmbits metropolitans europeus com Milà, Brussel·les o París, amb un calendari gradual de restriccions per les diferents tecnologies de vehicles.

12



Doc. original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica


CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 12 de 27

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

Així mateix el PMMU de l'AMB estableix entre un dels seus escenaris (extret literalment del document publicat) que:

*A partir de l'1 de gener de 2024: les restriccions de circulació s'ampliaran a tots els vehicles etiqueta groga.*

I el Pla director de Mobilitat de l'àmbit SIMMB recull analitzar la viabilitat i implantació de les restriccions planificades al llarg del desplegament del pdM 2020-2025 :

- 1.- La implantació de restriccions a la ZBE Rondes de Barcelona a tots els vehicles amb etiqueta B l'any 2024.
- 2.- La implantació de restriccions als vehicles sense etiqueta als 40 municipis que integren la Zona de Protecció Especial (ZPE) de l'ambient atmosfèric.

De les primeres anàlisis d'impacte de les etiquetes grogues sobre vehicles afectats, es conclou que l'aplicació de restriccions dels vehicles amb etiqueta B es podria fer en 2 fases: 1a fase d'aplicació als vehicles dièsel Euro IV en episodis de contaminació per la seva contribució a les emissions de NOx, i una 2a fase on s'inclouen tots els vehicles d'etiqueta B; i així acostar-se als nivells de qualitat de l'aire que es requeriran els propers anys per la CE.

La caracterització del parc circulant és bàsica tant per conèixer els vehicles afectats per les restriccions com per l'impacte en la reducció en les emissions que es pot esperar.

Cal indicar que el parc circulant, aquell que realitza desplaçaments a la xarxa viària del territori, difereix del censat, ja que els estudis realitzats durant els darrers anys tant pel que fa la planificació de la mobilitat com als treballs previs d'implantació de les ZBE, mostren com els vehicles més antics circulen molt menys per les vies, ja que en alguns casos són vehicles no actius o en altres estan associats a un ús més esporàdic.

Les darreres dades disponibles de parc censat són del 2022, però les estimacions que es poden realitzar a primer trimestre de 2024 i segons els nivells de circulació previstos, el parc circulant a la província de Barcelona seria el que es mostra a continuació:


Pes parc circulant 2024:


- NO ETIQUETA 6,9%
- ETIQUETA B 21,9%
- ETIQUETA C 52,9%
- ETIQUETA ECO 16,0%
- ETIQUETA 0 2,4%

Si es realitzen projeccions de parc a futur, en el moment d'implantació de futures restriccions (2027) es pot veure com aquest parc evolucionarà tal i com ha succeït a les ZBE ja en funcionament, i es pot estimar que el parc circulant es pot situar en els següents valors:

Pes parc circulant 2027:

- NO ETIQUETA 3,3%
- ETIQUETA B 14,0%
- ETIQUETA C 51,6%

	Doc. original signat per: Mireia Aran Boya Busquet 27/03/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 10/05/2027	Data creació còpia: 10/05/2024 14:32:36
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	Pàgina 13 de 27
			
		0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5	

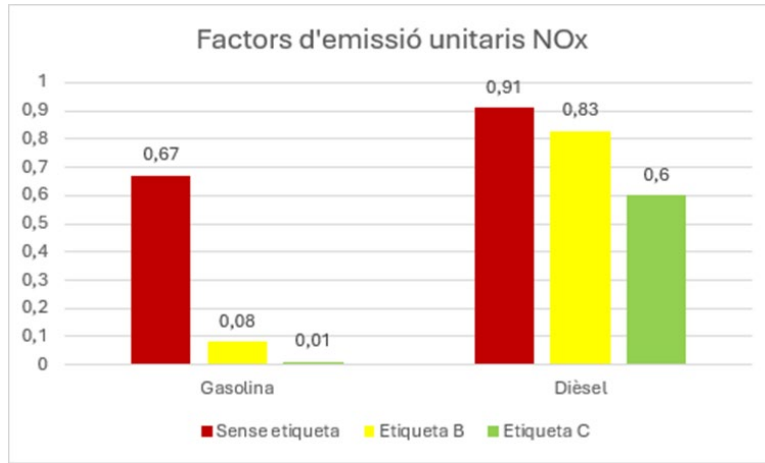
 Generalitat de Catalunya  
Departament d'Acció Climàtica,  
Alimentació i Agenda Rural  
**Direcció General de Canvi  
Climàtic i Qualitat Ambiental**

- ETIQUETA ECO 27,3%
- ETIQUETA 0 3,8%

Com es pot veure a les dues taules anteriors, el percentatge de vehicles afectats per la restricció pot situar-se en el 7% del parc circulant l'any 2024 i en prop del 17% del parc circulant l'any 2027.

En aquest percentatge de vehicles afectats cal tenir en compte els vehicles exempts per motius econòmics, de salut, de manteniment de l'activitat econòmica, etc.

Finalment s'escau puntualitzar que els vehicles sobre els que s'aplica la restricció presenten uns nivells d'emissió de contaminants força elevats, tal i com es pot veure a la imatge adjunta.



Factors d'emissió per turismes en funció de les etiquetes de la DGT i el tipus de combustible.

Així doncs la inclusió de la restricció de les etiquetes B va alineada amb els documents ja aprovats en l'àmbit del SIMMB, segueix les línies d'acció d'altres ciutats europees i s'incorpora com a mesura necessària davant la reducció dels nivells de qualitat de l'aire per la seva efectivitat.

2.3.d) Modificar els criteris de distinció dels escenaris de restricció d'accés a la ZBE respecte l'etiqueta B.

No s'accepta.

S'és conscient que la divisió de les etiquetes entre diferents tipus de motor (combustibles i normatives Euro) pot resultar confosa, i pot tenir certa dificultat d'aplicació, per una part de la ciutadania si no es dota de les eines adequades, especialment de comunicació. En el marc del desplegament del Pla de millora de la qualitat de l'aire es treballarà per articular i implementar les mesures que es considerin més oportunes per tal de poder aplicar les restriccions proposades, contribuint a l'assoliment dels objectius però d'una manera proporcional a la capacitat de les alternatives existents i vetllant per les màximes garanties possibles de comprensió i adopció per part de la ciutadania.



Doc. original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica


CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 14 de 27

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

#### 2.4 AFECTACIÓ DE LES RESTRICCIONS ALS RESIDENTS

##### 2.4 a) Donar més flexibilitat per aplicar restriccions als residents.

Aquest grup el conformen al·legacions que demanen una exempció total i d'altres que demanen una regulació a nivell municipal.

No s'accepten.

Cal tenir en compte que, en aplicació del RD 1052/2022, per determinar com a exempts de les restriccions els vehicles sense etiqueta, en termes generals és necessari que es compleixin dos requisits que, en un escenari que inclogui l'exempció dels residents, a priori no es donarien:

Que es justifiquin i es motivin les raons o circumstàncies específiques que concorren al terme municipal per les quals resulta justificada l'excepció prevista en termes espacials, temporals, subjectius i materials.



Cal relegar les excepcions temporals a un paper molt reduït i mínim, com a alternatives a les restriccions als vehicles més contaminants. En aquest sentit, cal circumscriure-les exclusivament a supòsits on quedi acreditat o justificat que la mobilitat amb vehicle privat no té alternatives reals amb altres modes més sostenibles i preferents de mobilitat dins la ZBE (com la mobilitat activa i el transport públic). S'escau tenir present l'antecedent que suposa la ZBE Rondes, amb una sentència que es sustentava precisament en la necessitat de motivar les exempcions i autoritzacions i no provocar tractaments desiguals diferenciats. També cal tenir en consideració que les ZBE que s'estan treballant es defineixen per àmbits on les persones residents són les que tenen un major nombre de desplaçaments amb facilitats per a ser realitzats amb altres.

L'adopció en determinats municipis d'aquestes excepcions haurien de garantir aportant les màximes evidències (informes d'externs i dades actuals), que les excepcions temporals previstes no impedeixen el compliment dels objectius de qualitat de l'aire.


Segons dades de l'EMEF de 2022 i per a les ciutats amb més de 20.000 habitants, el 43% dels desplaçaments en vehicle privat per dins de les ciutats estan fets per persones residents (amb percentatges que oscil·len entre el 22% i el 90% segons les ciutats), mentre que el 57% per no residents. Aquest fet constata que, de forma general, la mobilitat interna amb vehicle privat feta pels residents és molt rellevant i, per tant, permetre'n una moratòria o exempció suposaria una minora important sobre l'assoliment dels objectius de les ZBE.

Complementant el raonament jurídic anterior, per avaluar aquestes al·legacions s'ha pres com a referència el tractament fet en el cas de ZBE Rondes (model metropolità de ZBE), la qual ha estat objecte de recursos i d'una sentència del TSJC, en resposta a la qual s'ha dut a terme una actualització del model d'ordenança amb un notable esforç justificatiu que inclou, entre d'altres, la

motivació de les autoritzacions i exempcions previstes. El tractament jurídic diferenciat per a persones residents, com s'ha indicat, suposaria una disfunció respecte a d'altres ZBE implementades a dia d'avui i aniria en detriment d'una comunicació clara i comprensible per part de la ciutadania.

	Doc. original signat per: Mireia Aran Boya Busquet 27/03/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 10/05/2027	Data creació còpia: 10/05/2024 14:32:36
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	Pàgina 15 de 27
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	
			
		0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5	



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

Un altre aspecte a tenir present és que les Directrius per a la creació de Zones de Baixes Emissions de la FEMP i el MITECO advoquen precisament per limitar les exempcions al mínim imprescindible (en tot cas amb horitzons temporals a possibles moratòries) i també recomanen que, en ZBE d'àmbits reduïts on es plantegin moratòries temporals per a les persones residents, s'estableixin criteris de circulació més restrictius en quant a etiquetes afectades.

Per a les persones residents dins les ZBE, el Decret preveu un règim de 52 autoritzacions diàries transitòriament per després disposar de 24 autoritzacions diàries anuals, de manera que es considera que la restricció plantejada possibilita aquella mobilitat personal ineludible, de caràcter puntual, no contemplada en altres exempcions (compres quotidianes, gestions personals, etc.). Addicionalment, s'escau esmentar que el text del Decret preveu exempcions i règims de transitorietat específics per motius socioeconòmics, per tal de vetllar per una transició socialment justa.

Finalment, és important fer èmfasi en la imminència d'un escenari futur en què s'estableixin uns límits de qualitat de l'aire més restrictius per part de la Unió Europea (alineats amb el que recomana la Organització Mundial de la Salut en base a l'evidència científica), que suposarà intensificar i ampliar les mesures encaminades a reduir les emissions dels diferents contaminants. En vistes del repte que això suposa, les determinacions normatives del Decret en referència a les ZBE es basen en el principi de prevenció, fet que es tradueix en l'establiment d'un marc comú en què s'acotin i es minimitzin les exempcions i autoritzacions permeses.

En resum, es desestima la demanda de preveure una exempció per a vehicles amb accés a àrees de vianants, per evitar comprometre l'efectivitat de la mesura i per coordinació i coherència entre les futures ZBE i les ja existents.

2.4 b) Eliminar la previsió transitòria de 52 autoritzacions diàries a l'any per als residents.

No s'accepta.

Els residents de les zones de baixes emissions són els més afectats per les zones de baixes emissions, per aquest motiu i amb la voluntat de facilitar una implementació gradual de la mateixa es manté el redactat.

2.5 EXCEPCIONS A LES RESTRICCIONS PER RAONS SOCIOECONÒMIQUES

2.5.a) Incorporar categories de l'IPREM i unitat familiar.


S'accepta.

L'exempció prevista per motius socioeconòmics pretén minimitzar els efectes col·laterals negatius que pot tenir la implementació de la ZBE sobre els col·lectius amb menor poder adquisitiu. Tenint en compte les dificultats de les unitats familiars nombroses que es troben en situació de vulnerabilitat, es considera molt oportú incorporar barems d'adaptació de l'IPREM per unitats familiars de 5 o més membres i per unitats familiars de 6 o més membres. Aquesta modificació va en línia, a més a més, del que es preveu a la ZBE Rondes.

Es modifica l'article 15.2 per incorporar als barems d'adaptació de l'IPREM les unitats familiars de 5 persones i les unitats familiars de sis persones o més:





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

- si la unitat familiar és de cinc persones, el límit serà l'IPREM multiplicat per 3,7.
- si la unitat familiar és de sis persones o més, el límit serà l'IPREM multiplicat per 4.

## 2.6. ALTRES EXEPCIONS

### 2.6 a) En relació als aparcaments:

#### 2.6 a1) Incorporar exempció per persones que disposen de plaça d'aparcament o que accedeixin a un aparcament públic dins de la ZBE.

No s'accepta.

En referència a l'exempció requerida per a persones amb places d'aparcament dins les ZBE, en primer lloc cal tenir en compte que, en aplicació del RD 1052/2022, perquè sigui legal excepcionar de les restriccions als vehicles sense etiqueta, en termes generals és necessari que es compleixin dos requisits que, en un escenari que inclogui l'exempció requerida a l'al·legació, dubtosament es donarien:

Que es justifiquin i es motivin les raons o circumstàncies específiques que concorren al terme municipal per les quals resulta justificada l'excepció prevista en termes espacials, temporals, subjectius i materials.

Cal relegar les excepcions temporals a un paper molt reduït i mínim, com a alternatives a les restriccions als vehicles més contaminants. En aquest sentit, cal circumscriure-les exclusivament a supòsits on quedi acreditat o justificat que la mobilitat amb vehicle privat no té alternatives reals amb altres modes més sostenibles i preferents de mobilitat dins la ZBE (com la mobilitat activa i el transport públic). No es considera que disposar d'una plaça d'aparcament en propietat o d'un abonament o contracte de lloguer en un aparcament situat dins l'àmbit de la ZBE sigui una circumstància suficient o motivable.

Que es garanteixi, aportant les màximes evidències possibles (informes d'externs i dades actuals), que les excepcions temporals previstes no impedeixen el compliment dels objectius.

Es poden permeten les exempcions en casos específics però no han de posar en risc el compliment dels objectius de les ZBE (millorar la qualitat de l'aire i mitigar el canvi climàtic). En aquest sentit, es considera que l'exempció sol·licitada podria suposar minora sobre l'assoliment dels objectius de les ZBE.

Complementant el raonament jurídic anterior, per avaluar aquesta al·legació s'ha pres com a referència el tractament fet en el cas de ZBE Rondes (model metropolitana de ZBE), la qual ha estat objecte de recursos i d'una sentència del TSJC, en resposta a la qual s'ha dut a terme una actualització del model d'ordenança amb un notable esforç justificatiu que inclou, entre d'altres, la motivació de les autoritzacions i exempcions previstes. El tractament jurídic diferenciat per a persones amb places d'aparcament suposaria una disfunció respecte a d'altres ZBE implementades a dia d'avui i aniria en detriment d'una comunicació clara i comprensible per part de la ciutadania.



Doc. original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica


CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 17 de 27



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

Finalment, és important fer èmfasi en la imminència d'un escenari futur en què s'estableixin uns límits de qualitat de l'aire més restrictius per part de la Comissió Europea (més alineats amb el que recomana la Organització Mundial de la Salut en base a l'evidència científica), que suposarà intensificar i ampliar les mesures encaminades a reduir les emissions dels diferents contaminants. En vistes del repte que això suposarà, les determinacions normatives del Decret en referència a les ZBE es basen en el principi de prevenció, fet que es tradueix en l'establiment d'un marc comú en què s'acotin i es minimitzin les exempcions i autoritzacions permeses.

2.6 a2) Senyalitzar la xarxa d'aparcaments públics i incorporar regulació concreta i específica sobre els aparcaments subterranis.

No s'accepta

Pel que fa a la senyalització la xarxa d'aparcaments públics, en efecte, és important vetllar per una localització clara dels aparcaments per part de les persones conductores de vehicles, que faciliti l'accés directe i eviti, per tant, un trànsit d'agitació o de pas innecessari i contraproductiu. Tanmateix, es considera que no és necessari que la definició d'aquesta senyalització formi part, exclusivament, del projecte de ZBE, sinó que ha de formar part de la planificació municipal de la mobilitat, de manera corresponsable amb els diferents agents implicats. En aquest sentit, es creu oportú recollir el sentit de l'al·legació en d'altres tipus de documents instruccions, criteris,...però es desestima incloure-ho com a articulat del Decret.

2.6a3) Dissenyar una nova mobilitat, reorientant l'ús de la xarxa d'aparcaments públics per diferents serveis de mobilitat: plataformes última milla, recàrrega elèctrica, mobilitat compartida, distribució de mercaderies des de microhubs logístics.

S'accepta

Pel que fa al paper dels microhubs logístics en pro d'una mobilitat de mercaderies més sostenible, s'està d'acord amb els motius exposats en tant que, efectivament, els aparcaments soterrats en zones centrals o d'atracció poden actuar com a nodes per a una distribució de mercaderies més sostenible, facilitant un canvi modal en el repartiment d'última milla. Malgrat això, es considera que aquesta línia de treball s'ha de treballar des d'una perspectiva més estratègica, considerant les ZBE, i s'accepta incloure-la en el Pla de qualitat de l'aire.

2.6 b) Modificar el període màxim d'exempció dels vehicles N2 i N3

S'accepta.

L'anàlisi de les dades de mobilitat indiquen que els vehicles de distribució urbana que fan més recorreguts en àrees urbanes són les furgonetes N1.

Els vehicles de distribució de pes superior no fan tant quilòmetres en els nuclis urbans, en molts casos els fan en horaris on la congestió és inferior ( i per tant les emissions també), són més eficients en relació amb les emissions per tona de repartiment, es triga més temps en l'amortització del vehicle i no hi ha tanta tecnologia per a vehicles més nets en el mercat. Tots aquests factors han fet que es diferenciïn els períodes d'excepció entre les N1 i les N2 i N3 tal i com es pot comprovar a l'article 17.



Doc. original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica


CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 18 de 27

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

2.6.c) En relació als vehicles de transport públic els serveis municipals

2.6.c1) Fer extensiva l'exempció als vehicles que presten servei de transport públic als vehicles de serveis municipals de llarga temporalitat i ampliar-la a 2 anys més per motius justificats

S'accepta.

S'ha modificat l'article 17.4 c) fent extensiva l'exempció als vehicles que presten servei de transport públic als vehicles de serveis municipals de llarga temporalitat i s'ha ampliat el període d'exempció 2 anys més per motius degudament justificats. Bàsicament el motiu que s'al·lega és el termini que donen els fabricant d'aquests tipus de vehicles (principalment els M1, M2 i M3 elèctrics) des de la comanda dels mateixos fins al seu lliurament.

2.6 c2) Tractar el transport col·lectiu privat com el transport públic

No s'accepta

Les excepcions que s'atorga als serveis públics són per promoure el canvi modal de transport de vehicle privat a públic. Les administracions insten a aquest canvi de forma estructural però incideixen més quan es tracta de situacions d'episodis d'alta contaminació. Per aquest motiu se'ls hi dona un tracte diferencial que no es pot estendre al transport privat.

2.7 PLATAFORMA

2.7.a) Incloure el procediment que permetrà identificar als vehicles que es dirigeixin a estacionar als aparcaments públics ubicats a les ZBE

No s'accepta

No procedeix atès que aquesta excepció no ha estat contemplada al decret.

2.7 b) Modificar el període d'implantació de la plataforma de gestió de la ZBE indicant que s'implanti durant l'any 2024.

S'accepta.

S'ha modificat l'article 19 indicant que la implantació de la plataforma s'ha d'efectuar abans del 31 de desembre de l'any 2024.

2.7 c) Permetre la consulta i l'explotació de dades de la plataforma de gestió de la ZBE pels ens locals

S'accepta.


S'ha modificat l'article 19 recollint aquesta possibilitat.

2.7.d) Establir una única plataforma de control de les ZBE per a tot el territori o si més no preveure la comptabilitat i comunicació entre les existents.

S'accepta.

S'ha modificat l'article 19.3 especificant la coexistència entre possibles plataformes.



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

També a la disposició addicional tercera es reconeix el registre i la plataforma metropolitana que estan operatives actualment.

2.7. e) Establir que els ciutadans només hagin de proporcionar informació una vegada als diferents sistemes i/o plataformes i que aquestes tindran els mecanismes necessaris per intercanviar la informació entre si.

S'accepta.

A fi de reduir els tràmits als ciutadans s'ha incorporat la modificació corresponent a l'article 18.2.

2.7 g) Incorporar la possibilitat que les exempcions o autoritzacions temporals habiliten per accedir a totes les ZBE de Catalunya, excepte aquelles que determinin un llistat específic de municipis.

S'accepta.

Està prevista la creació d'un llistat unificat, que inclourà les exempcions i autoritzacions comunes que es defineixen així com els procediments per donar-s'hi d'alta, tot plegat en coexistència amb altres mecanismes existents i garantint que la ciutadania només haurà de proporcionar la informació una única vegada, és a dir, garantint l'intercanvi d'informació entre les eines de gestió que s'adoptin.

## 2.8 REGISTRE

2.8.a) Crear un Registre únic de vehicles i aprovar del seu reglament normatiu:

S'accepta parcialment.

Es demana que el projecte de decret inclogui la creació i gestió del Registre únic de vehicles autoritzats i del Reglament que el reguli. Se sol·licita que aquest Registre i reglament donin resposta a les possibles singularitat contemplades a les ordenances del municipis que implantin ZBE i que la gestió de les sol·licituds presentades mitjançant la plataforma o l'atenció als usuaris de la ZBE Catalunya, que agruparà totes les ZBE, sigui única, i gestionada per un ens supramunicipal.

Es valora que aquest projecte de decret no és l'instrument jurídic per a la creació del registre, però incorpora l'annex C amb els vehicles amb exempcions i les directrius bàsiques de la gestió de les exempcions, tot i això a la disposició addicional segona s'habilita a la persona titular del departament competent en matèria de mobilitat a fixar aquestes normes.

2.8.b) Informació complementària per a la definició i elaboració de la llista de vehicles que poden accedir lliurement a les ZBE.

S'accepta parcialment

El procediment per adherir-se a aquesta llista, així com la definició de les obligacions dels titulars de vehicles inscrits i de les causes de pèrdua de condició d'inscrit en la llista. Tot i això a la disposició addicional segons s'habilita a la persona titular del departament competent en matèria de mobilitat a fixar aquestes normes.



Doc. original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica


CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 20 de 27

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

2.8 c) Pel que fa a la relació de vehicles que conformen la llista de vehicles de l'annex C

2.8 c1) Incorporar l'accés lliure per vehicles que prestin servei derivat de l'activació d'un pla de protecció civil.

S'accepta.

S'ha modificat l'annex C, incorporant a l'apartat 2.b): els vehicles que hagin de prestar un servei derivat de l'activació d'un pla de protecció civil d'acord amb el que estableixi l'esmentat pla o bé com a resultat d'una ordre de l'autoritat de protecció civil competent en cada cas.

2.8 c2) Especificar que pels tractaments mèdics, es contempli només la circulació a la ZBE on resideixi la persona i/o la ZBE on s'ubiqui el centre sanitari on es realitzi el tractament mèdic.

S'accepta

Havent revisat el redactat al que fan referència les al·legacions, es considera que el redactat actual ja dona cobertura a aquesta petició.

2.8 d) Requerir que els municipis de l'AMB es regiran pel Registre Metropolità de vehicles i estrangers i altres vehicles autoritzats, així com l'ordenança i taxa fiscal de l'AMB.

S'accepta parcialment

En quant al Registre Metropolità d'Exempcions i Vehicles Estrangers, el Decret recull que es pugui fer una llista de vehicles que compleixen les mateixes exempcions per evitar que la ciutadania s'hagi de donar d'alta a les diferents ZBE de Catalunya. Tanmateix, no preveu l'obligatorietat d'estar inclòs en un o altre registre unificat, sense que aquest fet impedeixi que, en determinats àmbits del territori i per singularitats de governança i gestió, com és el cas de l'AMB, se'n pugui definir un.

En referència a la Ordenança fiscal reguladora de la taxa per a la gestió metropolitana de les ZBE, el Decret no impedeix que cada entitat municipal pugui establir una taxa de gestió si ho considera necessari, tot respectant l'autonomia municipal en aquest aspecte de gestió.

Tot plegat queda recollit a l'Annex 8 del Decret, Memòria d'impacte social i econòmic:

Per garantir una implementació coordinada i efectiva de les ZBE, el Pla de Qualitat de l'Aire de Catalunya Horitzó 2027 (Pla en endavant) estableix determinacions addicionals a les que venen fixades per la normativa vigent d'aplicació. Amb aquestes determinacions addicionals s'articula un marc comú per als municipis catalans que obligatòriament han d'implementar les seves ZBE, llistats a l'Annex B.II del Decret pel qual s'aprova el Pla. Aquest marc permet el desenvolupament d'eines i procediments comuns que, per als municipis que s'hi adhereixin, reforçaran i facilitaran el procés d'implementació de les ZBE municipals. A banda, aquestes eines podran coexistir amb d'altres ja existents o que es posin en marxa per iniciativa pròpia. En aquest sentit, en el present document s'han considerat de manera diferenciada els municipis segons mida i àmbit territorial, ja que la implantació de ZBE és diferenciada. Així mateix es possible un ús diferenciatiu de les eines comunes de caràcter supramunicipal que la Generalitat de Catalunya posarà a disposició de les ZBE, i que ha estat considerat en aquest document.

Tot i això, la disposició addicional tercera reconeix tant el registre com el sistema tarifari que està operatiu actualment per a la gestió de diferents municipis de l'AMB.

21



Doc. original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica


CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 21 de 27

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

## 2.9 ALTRES

2.9.a) Pel que fa als indicadors del seguiment de l'evolució de la qualitat de l'aire 'incloure PST (definició que surt a l'article 3) enloc de partícules en suspensió.

S'accepta parcialment.

L'article 3 de l'annex de determinacions normatives defineix PST perquè aquest concepte s'utilitza en l'article 21, relatiu als valors límit d'emissions per la qual cosa en aquest cas és correcta considerar les partícules en suspensió totals

Les partícules en suspensió que regula el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire són les PM10 i les PM2,5.

Per aquest motiu, s'ha modificat el text concretant com a indicador pel seguiment de l'evolució de la qualitat de l'aire les partícules en suspensió PM10 i PM2,5.

## **GRUP 3. ALTRES MESURES DE MOBILITAT I TRANSPORT**

3.a) Obligar als promotors dels establiments comercials, individuals i col·lectius, usos industrials i logístics, no obligats a incloure un EAMG en els instruments de planificació urbanística i/o projectes, a avaluar la mobilitat que generaran, comprometre's a implantar certes mesures per corresponsabilitzar-se de la mobilitat generada i fer-la més sostenible i que això s'incorpori al reglament del Pla.

Aquesta al·legació va ser avaluada a l'informe d'al·legacions de la primera informació pública.

3.b) No obligar a incorporar mesures per reduir el grau d'impacte sobre la contaminació atmosfèrica i acústica als sectors de nova implantació, en que es prevegin usos residencials, sanitaris o docents, propers a vies de circulació on la velocitat permesa és superior a 50km/h

Aquesta al·legació ja va ser avaluada a l'informe d'al·legacions de la primera informació pública

3.c) Referent a l'aparcament de vehicles per usos residencials, donar resposta a les ràtios marcades a l'annex corresponent del Decret 344/2006, considerant que esdevindran reserves màximes d'aparcament. En cas de requerir d'un major nombre de places del que s'estableixi pel decret que no calgui justificar degudament l'increment considerat

Aquesta al·legació va ser avaluada a l'informe d'al·legacions de la primera informació pública

3.d) Incloure Vic com a municipi que aplicarà P&R als usuaris de transport ferroviari i també del transport públic per carretera i interurbà per millorar la mobilitat per tal de poder accedir a ajuts i subvencions que es destinin a aquesta línia d'actuacions

Aquesta al·legació va ser avaluada a l'informe d'al·legacions de la primera informació pública

22



Doc. original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica


CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 22 de 27

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

3.e) Modificar el nombre de treballadors a partir del qual els establiments han de disposar de plans de desplaçament d'empresa

Aquesta al·legació ja es va avaluar a l'informe d'al·legacions de la primera informació pública.

3.f) Incorporar l'obligació de disposar d'elements específics per a la gestió i la tarificació de l'estacionament durant els episodis de contaminació de l'aire.

No s'accepta.

El decret dona autonomia als municipis per a que implantin la regulació d'aparcament seguint directrius donades.

3.g) Ampliar el termini en el qual els centres de treball s'han de dotar de plans de desplaçament d'empresa.

Aquesta al·legació es va avaluar a l'informe d'al·legacions de la primera informació pública

3.h) Fer el seguiment de les empreses que per nombre de treballadors estan obligades a realitzar un PDE per part de l'administració corresponent, establint un període màxim d'execució amb el conseqüent procés sancionador en cas d'incompliment.

S'accepta.

El PQA contempla un seguiment biennal dels Plans de Desplaçament d'Empresa elaborats, dins del propi sistema de seguiment del Pla.

El Decret no és la eina jurídica per establir sancions. Tot i això, el decret preveu que s'han d'incorporar als permisos ambientals aquests plans com a requeriments i per tant la no disposició dels mateixos serà objecte de sanció per incompliment de les autoritzacions o llicències ambientals corresponents.



3.i) Incloure mesures destinades a reduir la contaminació per partícules, òxids de nitrogen i contaminació acústica en vies d'alta ocupació

S'accepta


El trànsit interurbà pot ser una font significativa de contaminació pels receptors propers a les vies de trànsit. El Pla contempla l'anàlisi de mesures per corredors de mobilitat que inclouran les mesures que se sol·liciten.

3.j) Implantar actuacions de millora en les infraestructures de transport públic per tal que s'acceleri la seva execució.

S'accepta.

	Doc. original signat per: Mireia Aran Boya Busquet 27/03/2024	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> fins al 10/05/2027	Data creació còpia: 10/05/2024 14:32:36
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	Pàgina 23 de 27
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	
			
		0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5	



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

Aquestes actuacions es planifiquen mitjançant el Pla Director d'infraestructures.

3.k) Incorporar al decret i al Pla línies d'actuació per una bona cobertura de la xarxa interurbana de transport públic, com a requisit previ per poder regular l'estacionament a polígons industrials i zones d'activitat econòmica especialment fora dels nuclis urbans

S'accepta parcialment.

Aquestes actuacions es planifiquen mitjançant el Pla Director d'infraestructures i els plans directors de mobilitat.

#### **GRUP 4. INDÚSTRIA**

4.a) No aplicar el límit inferior de les MTD

Aquesta al·legació es va avaluar a l'informe d'al·legacions de la primera informació pública.

4.b) Definir procediments simplificats dels tràmits d'adequació a fi que siguin més àgils i curts, com podria ser establir un termini màxim per rebre resposta i silenci positiu

S'accepta

El projecte de decret preveu un procediment simplificat per a la tramitació de les adequacions de les autoritzacions ambientals.

El règim que estableix el tipus de silenci està regulat mitjançant llei i no es pot modificar en el projecte de decret.

4c) Es considera que no s'han avaluat les mesures de reducció d'emissions destinades al sector industrial i al sector ramader i agrícola, ja sigui a través d'implantació de MTD o altres.

No s'accepta.

Aquest al·legació va ser avaluada a l'informe de la primera informació pública.

4 d) Incentivar el debat amb els sectors i les principals empreses emissores a nivell territorial per estudiar costos i dissenyar mesures per a la reducció d'emissions.

Aquesta al·legació va avaluar a l'informe d'al·legacions de la primera informació pública.

#### **GRUP 5. RECURSOS ECONÒMICS**

5.a) Establir línies de subvencions per grans infraestructures, com per exemple l'estació intermodal de VIC.

S'accepta.

Aquestes línies de subvencions estan considerades en el Pla Director d'Infraestructures (pdl) 2021-2030.

5.b) Incrementar les subvencions als ens locals per les ZBE.

24



Doc. original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ




0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 24 de 27



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

Aquesta al·legació es va avaluar a l'informe d'al·legacions de la primera informació pública.

**GRUP 6. PLANS D'ACCIÓ A CURT TERMINI**

**6.a) Modificar els noms dels nivells d'activació del Pla d'acció a curt termini.**

No s'accepta.

La nomenclatura dels nivells d'activació del Pla d'acció a curt termini estan en consonància amb els establerts pel Plan Marco de Acción a Corto Plazo en caso de episodios de contaminación del aire ambiente por partículas inferiores a 10 micras (PM10), partículas inferiores a 2,5 micras (PM2,5), dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), ozono (O<sub>3</sub>) y dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>) del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico (MITERD), incorporat al Reial decret 102/2011. L'ús d'aquesta nomenclatura és un requeriment d'aquest Reial decret que té caràcter bàsic.

**6.b) El Nivell "llindar d'alerta" pels contaminants PM10, PM2.5, O3 i SO2 ha de passar a ser el Nivell "Llindar d'actuació reforçada".**

No s'accepta.

Els llindars de concentració màxima i la nomenclatura dels llindars de seguiment atent, llindar d'informació i llindar d'alerta estan en consonància amb els establerts pel Plan Marco del MITERD.

El Plan Marco, orientat pel Reial Decret 102/2011, especifica els valors establerts pel llindar d'alerta. L'ús de la nomenclatura és requeriment pel compliment del Reial decret 102/2011 que té caràcter bàsic.

**6.c) Contemplar que quan hi ha previsió o bé ja s'hagi produït una superació dels llindars d'ozó a la Plana de Vic, s'apliquin restriccions de trànsit**

S'accepta parcialment.

Atès que tècnicament no existeix un pronòstic tècnicament fiable que permeti preveure quan s'han d'efectuar reducció de les emissions d'òxids de nitrogen per reduir la formació d'ozó troposfèric el Pla preveu la disminució de l'emissió d'aquest contaminant a les zones on aquestes emissions poden acabar tenint incidència en la formació de l'ozó..

Està previst, en la revisió de les autoritzacions ambientals d'establiment industrials que emeten més quantitat d'òxids de nitrogen que poden acabar tenint influència en la formació de l'ozó troposfèric a la Plana de Vic, definir límits d'emissió per aquest contaminant més estrictes en períodes estivals.

Pel que fa al transit l'adaptació de la ZB Rondes ja ha comportat una disminució d'episodis d'acord amb els models i la implantació de les noves ZBE previstes en el Decret incrementaran aquestes reduccions.

**6.d) No considerar els contaminants òxids de sofre i el benzè en el Pla d'Acció a curt termini**

Aquesta al·legació va ser avaluada a l'informe derivat de la primera informació pública



Doc. original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica


CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 25 de 27

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

**GRUP 7. GOVERNANÇA:**

7.a) Incorporar nous vocals a la Comissió Rectora:

S'accepta parcialment

Diferents ens locals sol·liciten la seva incorporació com a vocals de la Comissió Rectora. Atenent les funcions de la Comissió Rectora es tracta d'un òrgan de governança de la Generalitat, on s'incorporen també membres de la federació i associació de municipis com a representants del món local.

Tot i que amb caràcter general es considera que no és necessari incorporar nous vocals, es modifica el text del decret per tal que quan l'objecte de la reunió ho requereixi es puguin convidar representants d'altres organismes a les corresponents sessions.

Es modifica l'article 22.2 incloent aquesta previsió.

7.b) Incorporar nous representants a la Taula de Qualitat de l'Aire de Catalunya

7.b1) Diferents ens locals sol·liciten la seva incorporació a la taula de Qualitat de l'Aire de Catalunya.

S'accepta.

S'ha modificat l'article 22.2

7.b2) Diferents associacions empresarials sol·liciten la incorporació a la taula de Qualitat de l'Aire de Catalunya.

Aquesta sol·licitud va ser avaluada en la primera informació pública.

**GRUP 8. ALTRES**

8.a) Modificar els objectius de qualitat de l'aire proposats respecte NO2, PM10 i PM2.5 del Pla de Qualitat de l'Aire, horitzó 2027, de manera que siguin més restrictius.

No s'accepta.


L'objectiu del Pla de Qualitat de l'aire, horitzó 2027, és complir els nivells de qualitat de l'aire establerts per a l'any 2030 de la Proposta de Directiva COM/2022/542, actualitzada pel document 15236/23 el dia 9 de novembre de 2023. El Decret fixa els valors que haurien d'assolir-se l'any 2027 per complir amb la directiva l'any 2030.

8.b) Incloure la definició de municipis amb superacions dels nivells de qualitat de l'aire.

No s'accepta.

La definició dels municipis amb superacions dels valors de qualitat de l'aire es troba a les normatives europees i es considera que no és necessari la seva incorporació en aquest decret.



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

**4.-Valoració al·legacions**

D'un total de 167 al·legacions rebudes s'han estimat totalment 68, estimat parcialment 44 i desestimat 46, no procedeix 9.

Annex- Informació sobre les al·legacions rebudes en la segona informació pública

Mireia Boya e Busquet  
Directora general de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental



Doc original signat per:  
Mireia Aran Boya Busquet  
27/03/2024

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](http://csv.gencat.cat) fins al 10/05/2027

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BC5T21OYIC89UITK70DCJ9HE4LCWBL5

Data creació còpia:  
10/05/2024 14:32:36

Pàgina 27 de 27