

ANUNCI

Exp. Núm. 2023/000069650

ANUNCI d'aprovació definitiva de l'Ordenança de gestió de la Zona de Baixes Emissions

El Ple de l'Ajuntament de Mataró, en sessió celebrada el dia 4 setembre de 2025, va acordar aprovar inicialment l'Ordenança de gestió de la Zona de Baixes Emissions de la ciutat de Mataró, sotmetre-la a un període d'informació pública durant un termini de 30 dies a comptar des de l'endemà de la publicació de l'anunci al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOPB) de conformitat amb allò previst a l'article 178.1 del Text Refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat per Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, i disposar que si durant el període d'informació pública no es formulessin al·legacions ni reclamacions es tindria per definitivament aprovada. Aquest acord va ser publicat al BOPB de data 8 de setembre de 2025, i durant el termini comprès entre el 9 de setembre de 2025 i el 21 d'octubre de 2025, ambdós inclosos, s'han presentat dos escrits d'al·legacions que s'han resolt en el Ple Municipal, en sessió celebrada el 6 de novembre de 2025, i que també ha aprovat definitivament aquesta ordenança.

D'acord amb allò establert en els articles 49 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local (LRRL); 178 del Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya i 65 i 66 del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals, es publica íntegrament l'Ordenança de gestió de la Zona de Baixes Emissions, i s'informa que entrarà en vigor una vegada hagi transcorregut el termini que preveu l'article 65.2 i 70.2 de la LRRL.

El text íntegre de l'Ordenança de gestió de la Zona de Baixes Emissions és del tenor literal següent:

«ORDENANÇA DE GESTIÓ DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS DE MATARÓ

Índex

PREÀMBUL

- Article 1.- Objecte
- Article 2.- Finalitat
- Article 3.- Àmbit d'aplicació
- Article 4.- Competència municipal per regular les ZBE
- Article 5.- Implantació de la ZBE i coherència amb els instruments de planificació
- Article 6.- Projecte tècnic de la Zona de Baixes Emissions
- Article 7.- Senyalització de la ZBE
- Article 8.- Mesures d'Intervenció
- Article 9.- Mesures específiques de restriccions de trànsit davant d'episodis de contaminació
- Article 10.- Vehicles autoritzats per accedir, circular i estacionar a la ZBE
- Article 11.- Registre de vehicles que poden accedir, circular i estacionar a la ZBE
- Article 12.- Exempcions a les mesures de restricció d'accés, circulació i estacionament de vehicles més contaminants a la ZBE
- Article 13.- Autoritzacions d'accés, circulació i estacionament a la ZBE
- Article 14.- Sistema de control i protecció de dades
- Article 15.- Estacionament a la ZBE
- Article 16.- Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) i zones de càrrega i descàrrega en la ZBE
- Article 17.- Atenció a la ciutadania en la gestió de la ZBE
- Article 18.- Règim sancionador
- Article 19.- Infraccions i sancions

Anunci

1

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	1/101



ANUNCI

Disposició addicional única. Col·laboració amb altres administracions públiques, organismes i entitats
Disposició transitòria única. Implantació de la ZBE
Disposició final primera. Objectius relatius a la qualitat de l'aire i acústica
Disposició final segona. Entrada en vigor

Annex I:

Projecte tècnic ZBE.

Prèambul

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

A l'àmbit europeu, la normativa sobre qualitat de l'aire vigent, ve representada per la Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa i la Directiva 2004/107/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de desembre de 2004, relativa a l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics al medi ambient.

L'article 45.1 de la Constitució Espanyola (CE) reconeix que tothom té dret a disposar d'un medi ambient adequat pel desenvolupament de la persona, així com el dret de conservar-lo i l'article 45.2 estableix que els poders públics vetllaran per a la utilització racional de tots els recursos naturals, amb l'objectiu de protegir i millorar la qualitat de la vida, defensar i restaurar el medi ambient, recolzant-se en la indispensable solidaritat col·lectiva. Per altra part, l'article 43.1 de la CE reconeix el Dret a la Protecció de la Salut.

Al nostre ordenament jurídic intern, és la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, la que actualitza la base legal pels desenvolupaments relacionats amb l'avaluació i la gestió de qualitat de l'aire a Espanya. El seu article 16.4 determina que les entitats locals, dins l'àmbit de les seves competències, poden elaborar els seus propis plans i programes, amb la intenció d'acomplir els nivells establerts a la normativa corresponent, i els hi permet adoptar mesures de restricció total o parcial de trànsit, entre les quals s'inclouen les restriccions als vehicles més contaminants.

La Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local, a l'article 25.2 estableix que els municipis han d'exercir competències, dins els termes de la legislació de l'Estat i de les Comunitats Autònomes, en les matèries de medi ambient urbà, i específicament, de protecció contra la contaminació atmosfèrica de les zones urbanes i de trànsit i estacionament de vehicles i mobilitat, que inclou l'ordenació del trànsit de vehicles i persones en les vies urbanes.

Però en l'àmbit general i amb efectes a totes les administracions, és l'article 27.2 de la Llei 33/2011, de 4 d'octubre, general de Salut Pública, el que disposa que les Administracions Públiques, dins l'àmbit de les seves competències, han de protegir la salut de la població mitjançant activitats i serveis que actuïn sobre els riscos presents al medi i als aliments, a efectes de desplegar els serveis i les activitats que permetin la gestió dels riscos per a la salut que puguin afectar a la població.

També, i de manera concreta, l'article 7 del text refós de la Llei sobre Trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària, aprovat per Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, atorga als municipis la competència per restringir la circulació a determinats vehicles en vies urbanes de la seva competència per motius mediambientals i l'article 18, la d'acordar pels mateixos motius la prohibició total o parcial d'accés a parts de la via amb caràcter general o per a determinats vehicles o el tancament de determinades vies.

La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, imposa, a l'article 14, als municipis de més de 50.000 habitants l'adopció de plans de mobilitat urbana sostenible, que han d'introduir mesures de

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	2/101



ANUNCI

mitigació per a reduir les emissions derivades de la mobilitat, incloent-hi almenys l'establiment de zones de baixes emissions (ZBE) i també aplicable als municipis de més de 20.000 habitants quan se superin els valors límit dels contaminants regulats al Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.

Pel que fa a Catalunya, en un sentit genèric, l'article 27 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya estableix el dret de totes les persones a viure en un medi equilibrat, sostenible i respectuós amb la salut i també el dret a la protecció davant les diferents formes de contaminació. A la vegada, estableix el deure de totes les persones de col·laborar en les actuacions que tendeixin a eliminar les diferents formes de contaminació, amb l'objectiu de mantenir-lo i conservar-lo per a les generacions futures.

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

El Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions, constitueix la normativa reglamentària d'aquest instrument mediambiental i de mobilitat urbana.

Per això, l'establiment de les ZBE és una obligació legal desenvolupada reglamentàriament i haurà de ser regulada pels Ajuntaments per mitjà d'ordenança municipal, que podrà estar inclosa en les normes de mobilitat sostenible o com norma separada o independent.

En l'exercici d'aquesta obligació legal, en l'àmbit català és d'aplicació, també, el contingut del capítol quart del Decret 132/2024 pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, mitjançant el qual la Generalitat de Catalunya estableix un marc comú per al disseny, implementació i gestió de les ZBE arreu del territori català.

El procediment sancionador, així com el règim de sancions de les ZBE se sustenta a l'apartat Z3 de l'article 76 "Infraccions greus" del citat text refós de la Llei sobre Trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària.

Sens perjudici de l'exposat, s'ha de tenir en consideració que en un territori la qualitat de l'aire no només depèn de variables locals, també s'ha de veure afectada per factors externs a l'àmbit local, com són els factors d'àmbit regional, nacional, continental i mundial, així com els mateixos factors meteorològics que influeixen en la zona i condicionen els seus aspectes ambientals.

Pel que fa a l'estructura i contingut, aquesta Ordenança consta de 19 articles, una Disposició addicional única, una Disposició transitòria única, dues Disposicions finals, i l'Annex I.

Els articles 1 a 5 contenen les disposicions generals de l'Ordenança; l'objecte, la finalitat, l'àmbit d'aplicació, la competència municipal, el contingut que ha de tenir el projecte tècnic i la implantació de la ZBE i coherència amb els instruments de planificació.

Els articles 6 a 17 regulen el projecte tècnic, la senyalització de la ZBE, les mesures de intervenció administrativa, concretada fonamentalment en la prohibició d'accés, circulació i estacionament dels vehicles més contaminants a la Zona de Baixes Emissions de Mataró, així com el règim d'exempcions i d'autoritzacions específiques per a determinats casos especials. També es contempla el registre de vehicles autoritzats a la ZBE, el sistema de control i protecció de dades, l'estacionament a les ZBE, la Distribució urbana de mercaderies (DUM) i zones de càrrega i descàrrega en la ZBE i l'atenció ciutadana que s'ha de fer en la gestió de la ZBE.

Els articles 18 i 19 recullen el règim sancionador i les infraccions i sancions, d'acord amb el Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre (LTSV), que és la norma de rang legal que els hi dona cobertura.

De la part final de la norma, s'ha de fer referència a la disposició addicional única, que es refereix a la col·laboració de l'Ajuntament de Mataró amb les altres administracions públiques, organismes i entitats implicades en les zones de baixes emissions.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	3/101



ANUNCI

La disposició transitòria única estableix que l'Ordenança produeix efectes de forma successiva a la seva entrada en vigor d'acord amb l'apartat 5.2.1 "Delimitació, horari i fases d'implementació" del seu l'Annex I.

Pel que fa a les disposicions finals, n'hi ha dues: la primera que estableix quins són els objectius relatius a la qualitat de l'aire, els objectius de reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle a la ZBE, els objectius de qualitat acústica i les mesures amb relació a l'impuls del canvi modal cap a modalitats de transport més sostenibles; i la segona, que indica que l'Ordenança entrarà en vigor quan se n'hagi publicat completament el text al Butlletí Oficial de la Província i hagi transcorregut el termini de quinze dies hàbils previst a l'article 65.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local.

L'annex I és el projecte tècnic que s'ha elaborat referent a la ZBE del municipi de Mataró, el qual defineix i delimita l'àmbit de la ZBE, estableix la limitació temporal o durada de les exempcions i de les autoritzacions dels vehicles més contaminants per tal que puguin accedir, circular i estacionar dins el perímetre de la ZBE i concreta les tipologies de vehicles singulars que poden obtenir una autorització d'accés.

Aquesta Ordenança s'ha elaborat tenint en compte els principis que conformen la bona regulació, a què es refereix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

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

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

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

En aplicació del principi de transparència, en el procés d'elaboració de la l'avantprojecte s'ha efectuat el tràmit de consulta pública prèvia, i s'ha sotmès a informació pública i audiència per assegurar la participació de la ciutadania en general i dels col·lectius especialment afectats. Així mateix, d'acord amb l'article 11 del Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel que es regulen les zones de baixes emissions, s'ha sotmès el projecte tècnic de ZBE a informació pública, durant un termini no inferior a trenta dies, amb l'anunci previ a la pàgina web institucional.

I pel que fa al principi d'eficiència, fa efectiu el mandat establert a l'article 14.3 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica i racionalitza la gestió administrativa i la dels recursos públics emprats per a això.

Article 1.- Objecte

L'objecte d'aquesta Ordenança municipal és la creació i gestió de l'accés, circulació i estacionament de vehicles a les zones de baixes emissions (ZBE), determinada a la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, dins el municipi de Mataró i d'acord amb el que estableix el Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les ZBE i atenent a les determinacions del Decret 132/2024 pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, referides a ZBE.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	4/101



ANUNCI

S'entén per ZBE, segons la definició de la Llei de canvi climàtic: l'àmbit delimitat per una administració pública, en exercici de les seves competències, dins del seu territori, de caràcter continu, i en el que s'apliquen restriccions d'accés, circulació i estacionament de vehicles per a millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle, segons la classificació dels vehicles pel seu nivell d'emissions d'acord amb el que estableix el Reglament General de Vehicles, o la normativa que el substitueixi.

Article 2.- Finalitat

Aquesta Ordenança té com a finalitat reduir la contaminació ambiental vinculada a la mobilitat, preservar i millorar la qualitat de l'aire i la salut pública, apropar els nivells de contaminació atmosfèrica dins el municipi de Mataró als recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS) (i/o els Organismes competents en cada moment), complir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts, mitigar els impactes del canvi climàtic i vetllar per un millor medi ambient sonor.

Article 3.- Àmbit d'aplicació

1. L'àmbit territorial d'aplicació d'aquesta Ordenança abasta la ZBE, dins del territori municipal amb la delimitació establerta a l'apartat 5.2.1 "Delimitació, horari i fases d'implementació" de l'Annex I.
2. Tots els vehicles que circulen pel terme municipal queden subjectes als preceptes d'aquesta Ordenança, podent-se establir excepcions i autoritzacions temporals a les restriccions d'accés, circulació i estacionament de vehicles a la ZBE, tal com es recull als articles 12 i 13 d'aquesta Ordenança, sempre que siguin compatibles amb els objectius establerts al projecte de ZBE, inclòs en l'apartat 4 "Objectius Quantificables de la ZBE" de l'Annex I d'aquesta Ordenança.

Article 4.- Competència municipal per regular les ZBE

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

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

2. La competència per l'establiment i regulació de les ZBE mitjançant l'aprovació de la present Ordenança ve atribuïda per:
 - a) Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, en la qual l'article 14.3 a) imposa l'obligació d'establir les ZBE a determinats municipis.
 - b) El text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària, aprovat per Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, que a l'article 7 atribueix competències als municipis per a la regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina del trànsit a les vies urbanes de la seva titularitat i, en particular, per la regulació mitjançant ordenança dels usos de les vies urbanes, per establir la restricció de la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius ambientals i pel tancament de determinades vies. També l'article 18 determina que quan motius ambientals ho aconsellin, l'autoritat competent pot ordenar un altre sentit de circulació, la prohibició total o parcial d'accés a parts de la via, bé amb caràcter general o per a determinats vehicles, el tancament de determinades vies, el seguiment obligatori d'itineraris concrets, o la utilització de vorals o carrils en sentit oposat al normalment previst.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	5/101



ANUNCI

- c) El Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel que es regulen les ZBE.
- d) L'Estatut d'Autonomia de Catalunya preveu, a l'article 84.2, que els governs locals de Catalunya tenen competències pròpies, en els termes que determinin les lleis, sobre la circulació i els serveis de mobilitat (lletra h) i sobre la formulació i la gestió de polítiques per a la protecció del medi ambient (lletra j).
- e) El Decret 132/2024, de 30 de juliol, pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, el Pla d'acció a curt termini per alts nivells de contaminació de l'aire i les determinacions normatives per assolir els objectius de qualitat de l'aire.

Article 5.- Implantació de la ZBE i coherència amb els instruments de planificació

- La implementació de les ZBE està integrada i és coherent amb els instruments municipals i supramunicipals de planificació urbana estratègica i de mobilitat, així com amb la normativa de qualitat de l'aire, mitigació del canvi climàtic i d'acció contra el soroll.
- L'establiment de noves ZBE o la supressió de les incloses a l'apartat 5.2.1 "Delimitació, horari i fases d'implementació" de l'Annex 1 d'aquesta Ordenança serà competència del Ple municipal i es realitzarà mitjançant la modificació del Projecte tècnic (Annex I).

Article 6.- Projecte tècnic de la Zona de Baixes Emissions

- Amb caràcter previ a l'establiment de la ZBE, formant part de l'expedient d'aquesta Ordenança, s'ha d'elaborat un Projecte tècnic, que incorpora el contingut mínim previst al Reial Decret 1052/2022 pel que es regulen les ZBE i al Decret 132/2024 pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027. Aquest Projecte tècnic conté set apartats que es detallen a l'apartat 1.2 "Estructura i organització del document" de l'Annex I de l'Ordenança.
- El Projecte tècnic de la ZBE serà revisat, com a mínim, al cap de tres anys del seu establiment i posteriorment, com a mínim, cada quatre anys, amb l'objectiu de garantir que s'estan assolint els objectius plantejats en el Projecte i, si s'escau, modificar les mesures d'intervenció establertes a l'article 8 i als apartats 5.2.1 "Delimitació, horari i fases d'implementació" i 5.3 "Exempcions i Autoritzacions" de l'Annex I d'aquesta Ordenança.

Article 7.- Senyalització de la ZBE

- La ZBE estarà senyalitzada als punts d'accés i finalització de l'espai delimitat, utilitzant la senyalització prevista per la Direcció General de Trànsit (DGT).
- La senyalització indicarà si la ZBE a la que s'accedeix té caràcter continu o discontinu, referida en mesos, dies i hores.
- La senyalització també ha d'indicar els vehicles que, en funció del distintiu ambiental del qual disposin, tenen prohibit l'accés, circulació i estacionament a la ZBE. Així mateix, a la part inferior del senyal o en una placa complementària col·locada sota el senyal, s'indiquen els tipus de vehicles que, d'acord amb el que estableix l'apartat 5.3 «Exempcions i Autoritzacions» de l'Annex 1 d'aquesta Ordenança, podran estar exceptuats d'aquesta prohibició si compten amb la corresponent autorització municipal registral.

Article 8.- Mesures d'Intervenció

- En tot allò no regulat per aquesta Ordenança, pel que fa a les mesures generals de circulació, s'aplica l'Ordenança de Mobilitat de Mataró i la normativa sectorial corresponent.
- Amb l'objectiu de millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions amb efecte d'hivernacle, així com també de mitigar els impactes del canvi climàtic i de protegir la salut pública, es prohibeix, dins dels dies

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	6/101



ANUNCI

i horaris estipulats a tal efecte a l'apartat 5.2.1 "Delimitació, horari i fases d'implementació" de l'Annex I, l'accés, la circulació i l'estacionament dins la ZBE als vehicles més contaminants.

- La mesura de prohibició establerta a l'apartat 2 és d'aplicació les 24h de dilluns a diumenges feiners i festius durant la Fase 1, i de les 7:00 a les 20:00 de dilluns a divendres feiners en la Fase 2. Aquest calendari es detalla a l'apartat 5.2.1 «Delimitació, horari i fases d'implementació» de l'Annex I d'aquesta Ordenança.
- No obstant això, els vehicles als que fan referència els articles 12 i 13 d'aquesta Ordenança podran estar autoritzats temporalment, fins a una data determinada, per accedir, circular i estacionar a les ZBE de forma contínua o discontinua per mesos, dies i/o hores.
- Amb caràcter excepcional i per raons d'interès general, pot autoritzar-se l'accés, circulació i estacionament a la ZBE a vehicles que es trobin en una situació diferent a les establertes als articles 12 i 13 d'aquesta Ordenança mitjançant resolució motivada de l'Alcaldia.
- De conformitat amb el text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial Decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, es podrà subjectar a una taxa l'accés, la circulació i l'estacionament de vehicles a la ZBE en els termes que estableixi l'Ordenança fiscal corresponent.

Article 9.- Mesures específiques de restriccions de trànsit davant d'episodis de contaminació.

La declaració d'episodi de contaminació de l'aire per part de l'administració competent de la Generalitat de Catalunya comporta l'activació del Protocol d'actuació municipal davant episodis d'alta contaminació atmosfèrica i les mesures establertes al Decret d'Alcaldia aprovat a aquest efecte.

Article 10.- Vehicles autoritzats per accedir, circular i estacionar a la ZBE

- Podran accedir i circular pels carrers de l'interior del perímetre de la ZBE i estacionar en superfície a les seves vies públiques els vehicles no considerats com a més contaminants, i els vehicles determinats als articles 12 i 13 d'acord amb l'establert a l'apartat 5.3 "Exempcions i autoritzacions" de l'Annex I d'aquesta Ordenança.
- A més a més, estaran autoritzats temporalment per accedir, circular i estacionar a les ZBE els vehicles als que fan referència els articles 12 i 13 d'aquesta Ordenança, sempre que estiguin inscrits, quan es requereixi, al Registre municipal i/o supramunicipal de vehicles autoritzats a la ZBE, tal com es regula a l'article següent.
- Les autoritzacions per accedir, circular i estacionar a la ZBE, d'acord amb el previst a l'article 13 d'aquesta Ordenança, seran atorgades amb limitació temporal fins a una data, podent l'autorització tenir efectes continuats o discontinus, referits en mesos, dies i hores.

Article 11.- Registre de vehicles que poden accedir, circular i estacionar a la ZBE

- L'Ajuntament disposarà d'un registre d'aquells vehicles que, pel seu potencial contaminant, d'acord amb el que estableix el Reglament General de Vehicles vigent i les futures actualitzacions, poden temporalment accedir, circular i estacionar a la ZBE. Podran inscriure-s'hi també, els vehicles relacionats als articles 12 i 13 d'aquesta Ordenança. El registre serà municipal i/o supramunicipal, segons s'acordi amb altres municipis o s'estableixi normativament.
- Les persones titulars de vehicles de l'apartat anterior que desitgin beneficiar-se de les exempcions o autoritzacions temporals d'accés, circulació i estacionament, contemplades en aquesta Ordenança, han de sol·licitar la inscripció del vehicle a l'esmentat registre. Després de la verificació de les dades aportades a la sol·licitud, es comunicarà al sol·licitant el resultat de la seva sol·licitud i, si escau, la inscripció.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	7/101



ANUNCI

3. Els vehicles estrangers que vulguin accedir, circular i/o estacionar a la ZBE resten també subjectes als requeriments establerts en aquesta Ordenança.
4. La gestió del registre es realitzarà conforme a les exigències previstes a la Llei Orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals i les seves futures actualitzacions, essent l'organisme de control l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades (APDCAT).
5. La creació i funcionament del Registre de vehicles autoritzats a la ZBE es regularà per part de l'Ajuntament o mitjançant acords supramunicipals o d'acord amb el que es pugui establir per normativa, essent un registre administratiu de control dels vehicles i dels seus titulars que acrediten trobar-se en algun dels supòsits previstos en la present Ordenança.

Article 12.- Exempcions a les mesures de restricció d'accés, circulació i estacionament de vehicles més contaminants a la ZBE

1. No estan afectats per les restriccions d'accés, circulació i estacionament establertes a l'article 8 els vehicles que pertanyin a alguna de les categories relacionades a l'apartat 5.3 "Excepcions i autoritzacions" de l'Annex I d'aquesta Ordenança.
2. Per poder beneficiar-se de les exempcions establertes a l'apartat 1 d'aquest article, cal, en qualsevol cas, que el vehicle estigui inscrit vàlidament en el registre d'accés a la ZBE, en els termes i les condicions que permetin acreditar els supòsits al·legats en cada cas per a la seva inscripció, d'acord amb l'establert a l'instrument jurídic que s'acordi per regular el registre de vehicles.

Article 13.- Autoritzacions d'accés, circulació i estacionament a la ZBE

1. Els vehicles més contaminants inclosos en les categories recollides a l'apartat 5.3 «Exempcions i autoritzacions» de l'Annex I d'aquesta Ordenança poden sol·licitar autoritzacions diàries o temporals per accedir, circular i estacionar a la ZBE. Aquest mateix apartat contempla el nombre màxim anual d'autoritzacions que poden obtenir.
2. Per gaudir de les autoritzacions previstes en aquest article cal, en qualsevol cas, que el vehicle estigui inscrit prèviament amb validesa al registre municipal d'accés a la ZBE o que compleixi amb els requisits establerts a l'instrument jurídic que s'acordi per regular el registre de vehicles autoritzats a la ZBE.
3. En cas que la inscripció sigui necessària, la persona titular del vehicle ha de tramitar-la davant del registre municipal de vehicles com a màxim 24 hores després del moment que efectivament s'hagi accedit a la ZBE, llevat que l'accés hagi estat motivat per una urgència mèdica degudament acreditada, cas en el qual es pot tramitar en el termini de tres dies, comptats a partir del mateix dia en què hagi tingut lloc.

Article 14.- Sistema de control i protecció de dades

1. El control d'accés a la ZBE es durà a terme mitjançant un sistema automàtic i amb la plataforma tecnològica que es dissenyi per l'autoritat municipal. Amb aquest sistema es comprovarà si el vehicle pot accedir o no l'àmbit definit, sense que sigui necessari captar la imatge dels ocupants, sense perjudici de les facultats que la Policia Local tingui assignades en el control, vigilància i sanció de les infraccions i no compliment de les normes establertes.
2. La instal·lació i ús de càmeres, càmeres de vídeo i de qualsevol altre mitjà de captació i reproducció d'imatges per al control, regulació, vigilància i disciplina del trànsit s'efectuarà per l'autoritat municipal encarregada de la regulació del trànsit als fins previstos en el Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària, i altra normativa específica en la matèria, i amb subjecció al que es disposa en la normativa de protecció de dades. L'autoritat municipal haurà d'adoptar una resolució que ordeni la instal·lació i ús dels dispositius fixos i mòbils de captació i reproducció, prevists per al control de la ZBE.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	8/101



ANUNCI

Article 15.- Estacionament a la ZBE

1. L'Ajuntament podrà establir, en el marc de l'evolució de la implementació de la ZBE, criteris específics d'estacionament dins de l'àmbit de la ZBE.
2. A tal efecte, es podrà preveure:
 - a) La segmentació de l'estacionament en diferents àrees, amb condicions diferenciades per residents i no residents, incloent-hi temps màxim de permanència i limitacions específiques segons perfil de vehicle.
 - b) La reserva de places per a col·lectius prioritaris o activitats específiques, com càrrega i descàrrega o per a modes de transport més sostenibles com a cicles, bicicletes, vehicles de mobilitat personal i vehicles elèctrics.
 - c) La modulació tarifària en funció del distintiu ambiental del vehicle, aplicant un menor cost per als de zero emissions i tarifes diferenciades per a residents i no residents.
 - d) La regulació de l'ús d'àrees d'estacionament vinculades a la residència dins la pròpia ZBE.
3. En tot cas, només s'autoritzarà l'estacionament en espais senyalitzats i habilitats a aquest efecte, sense perjudici de la resta de normes municipals de circulació i via pública.
4. Els aparcaments subterranis de titularitat pública podran, incorporar serveis complementaris com infraestructura de recàrrega elèctrica o funcions logístiques de distribució de mercaderies en l'última milla, sempre que sigui compatible amb l'ordenament urbanístic i de mobilitat.

Article 16.- Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) i zones de càrrega i descàrrega en la ZBE.

5. La Distribució Urbana de Mercaderies (d'ara endavant DUM) és l'última part de la cadena de subministrament en què es reparteixen les mercaderies dins de l'àmbit urbà, donant servei als establiments i consumidors.
6. Per activitat o operació de càrrega i descàrrega en la via pública, s'entendrà l'acció de traslladar mercaderies o subministraments des d'un establiment a un vehicle estacionat o aturat, o viceversa. L'activitat de càrrega i descàrrega s'inclou en la DUM, orientant-se a l'establiment, no al consumidor.
7. En la ZBE es podran establir les zones de reserves d'estacionament per a la DUM i en concret, per a la càrrega i descàrrega, que es considerin necessàries per a afavorir el repartiment de mercaderies.
8. Les zones reservades d'estacionament de la DUM i en concret, la càrrega i descàrrega, són l'espai de la via pública reservades, identificades i senyalitzades com a tal, on es permetrà l'estacionament o parada de vehicles destinats a la distribució de mercaderies. Aquestes zones reservades estaran delimitades de manera permanent o per períodes de dies o horaris, mitjançant l'ús de la senyalització fixa establerta a aquest efecte.
9. El control de la reserva d'espai per a operacions DUM i en concret, de càrrega i descàrrega, podrà realitzar-se mitjançant la utilització de sistemes tecnològics que permetin conèixer el temps d'ús de cada reserva i controlar el compliment dels temps màxims d'estacionament en les zones limitades.
10. Els vehicles que desenvolupin activitats DUM queden subjectes als preceptes establerts en aquesta ordenança. No obstant això, podran acollir-se a les exempcions o autoritzacions temporals d'accés, circulació i estacionament regulades als articles 12 i 13, en funció de les seves característiques i condicions operatives. Així mateix, es podrà fomentar l'ús de modes sostenibles per a la DUM, com les bicicletes de càrrega, els cicles comercials i els vehicles de mobilitat personal adaptats a aquesta funció.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	9/101



ANUNCI**Article 17.- Atenció a la ciutadania en la gestió de la ZBE**

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

Article 18.- Règim sancionador

1. Les sancions establertes en aquesta Ordenança s'imposen d'acord amb les infraccions de l'article 76.z3, del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària, que estableix que són infraccions greus, quan no siguin constitutives de delictes, les conductes referides a no respectar les restriccions de circulació derivades de l'aplicació dels protocols davant episodis de contaminació i de les ZBE.
2. El procediment sancionador és l'establert en el Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària o el que el substitueixi en cas que aquest quedi derogat.

Article 19.- Infraccions i sancions

1. Tindrà la consideració d'infracció greu el fet de no respectar les restriccions d'accés, circulació i estacionament establertes a la ZBE, en particular: L'incompliment de la prohibició de circular o estacionar dins de la ZBE per part de vehicles no inclosos en l'apartat 5.3 "Exempcions i autoritzacions" de l'Annex I d'aquesta Ordenança, o bé que, tot i estant-ho, no disposin de l'autorització corresponent o hagin superat el límit d'accessos autoritzats.
2. Les infraccions tipificades en aquesta Ordenança se sancionaran amb l'import de la sanció econòmica prevista per les infraccions qualificades com a greus pel Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós sobre la Llei de Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària.
3. Les sancions establertes en l'apartat anterior podran incrementar-se en un 30% en els casos següents en aplicació de l'article 81 del mateix Text refós de la Llei sobre trànsit:
 - a) Reincidència de la persona responsable. S'entén que hi ha reincidència quan s'ha comès, en el termini d'un any, més d'una infracció de la mateixa naturalesa, quan així s'hagi declarat per resolució ferma.
 - b) En el cas que la infracció prevista a l'apartat sigui comesa havent estat declarat per part de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya un episodi de contaminació de l'aire, en aplicació de l'article 81 del mateix Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, atesa la major gravetat i transcendència del fet infractor.

Disposició addicional única. Col·laboració amb altres administracions públiques, organismes i entitats

1. L'Ajuntament podrà col·laborar amb l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), els municipis de l'àmbit del Sistema integrat de mobilitat metropolitana de Barcelona (SIMMB), i la resta d'administracions públiques, entitats i organismes implicats, per tal que l'establiment de la ZBE es faci amb les màximes garanties per fer possible el compliment conjunt dels seus objectius al territori.
2. L'Ajuntament ha de promoure que el desplegament i la gestió de les ZBE a l'àmbit SIMMB es faci de manera coherent i coordinada amb la resta d'administracions implicades, i, quan sigui possible, ha de realitzar conjuntament amb aquestes administracions, campanyes institucionals de comunicació i conscienciació sobre els seus objectius i les restriccions que suposen.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	10/101



ANUNCI

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

Disposició transitòria única. Implantació de la ZBE

Aquesta Ordenança produeix efectes de forma successiva a la seva entrada en vigor d'acord amb l'apartat 5.2.1 "Delimitació, horari i fases d'implementació" del seu Annex I.

Disposició final primera. Objectius relatius a la qualitat de l'aire i acústica

1. Els objectius relatius a la qualitat de l'aire al qual es refereix l'article 7 del Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions són els establerts a la Directiva 2008/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa, i al Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.
2. Els requeriments que l'article 8 de l'esmentat Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, estableix pel que fa als objectius pel 2030 de reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle a la Zona de Baixes Emissions són els definits al Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima (PNIEC).
3. D'acord amb l'establert a l'article 9 del mateix Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, els objectius de qualitat acústica a la Zona de Baixes Emissions de Mataró són els establerts a la zonificació acústica aplicable segons els articles 5, 13 i 14 del Reial decret 1367/2007, de 19 d'octubre, i es podran reforçar amb instruments com les Zones de Protecció Acústica Especial i les Zones Tranquilles.
4. Finalment, les mesures aplicables en compliment de l'article 3.2 del Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, amb relació a l'impuls del canvi modal cap a modalitats de transport més sostenible, són les establertes a l'apartat 5.6 "Altres actuacions i mesures complementàries" de l'Annex I, que recull els indicadors de mobilitat sostenible vinculats al foment de la mobilitat activa, l'ús del transport públic i la reducció de la dependència del vehicle privat.

Disposició final segona. Entrada en vigor

Aquesta Ordenança entrarà en vigor quan se n'hagi publicat completament el text al Butlletí Oficial de la província i hagi transcorregut el termini de quinze dies hàbils previst a l'article 65.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local.

Annex I: Projecte tècnic ZBE.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	11/101



ANUNCI

ANNEX I: Projecte d'implantació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Mataró

ABRIL 2025

Amb el suport tècnic de



Índex

1. Introducció

- 1.1. Objectius del projecte
- 1.2. Estructura i organització del document

2. Marc normatiu i planificació de referència

- 2.1. Coherència amb els instruments de planificació
 - 2.1.1. Instruments supramunicipals autonòmics
 - 2.1.2. Instruments locals
- 2.2. Anàlisi jurídica de la naturalesa de la ZBE
 - 2.2.1. Àmbit internacional i europeu
 - 2.2.2. Normativa estatal
 - 2.2.3. Normativa catalana
- 2.3. Marc competencial de l'Ajuntament

3. Descripció del municipi

- 3.1. Àmbit territorial i xarxes de mobilitat
 - 3.1.1. Mobilitat activa
 - 3.1.2. Mobilitat en transport públic
 - 3.1.3. Mobilitat en vehicle privat
 - 3.1.4. Aparcament i punts de recàrrega elèctrica
 - 3.1.5. Equipaments
- 3.2. Patró de mobilitat
- 3.3. Parc de vehicles

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	12/101



ANUNCI

3.3.1. Parc censat

3.3.2. Parc circulant

3.4 Flota de vehicles municipals

3.5. Qualitat de l'aire

3.5.1. Diòxid de nitrogen

3.5.2. Partícules PM10

3.5.3. Partícules PM2,5

3.5.4. Ozó (O3)

3.6. Qualitat acústica

4. Objectius quantificables de la ZBE

4.1. Taula resum dels objectius quantificables de la ZBE

5. Proposta de ZBE

5.1. Metodologia

5.2. Proposta triada

5.2.1. Delimitació, horari i fases d'implementació

5.2.2. Justificació de la delimitació

5.2.3. Proposta de restricció

5.2.4. Punts de recàrrega per al vehicles elèctric a la ZBE

5.2.5. Senyalització i sistema de control d'accessos

5.2.6. Cronograma d'implantació i restriccions de la circulació

5.3. Exempcions i autoritzacions

5.4. Impacte en la qualitat de l'aire

5.5. Impacte social, sobre la salut i el gènere

5.5.1. Anàlisi de l'impacte des de la perspectiva de la salut

5.5.2. Anàlisi de l'impacte de gènere

5.5.3. Anàlisi de l'impacte sobre les persones en situació de major vulnerabilitat

5.6. Altres actuacions i mesures complementàries

5.7. Pla de comunicació, participació i sensibilització

5.7.1. Comunicació i sensibilització

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	13/101



ANUNCI

5.7.2. Participació

5.8. Autoritats responsables de l'elaboració i execució de la ZBE

5.9. Síntesi de la ZBE

6. Memòria econòmica

6.1. Anàlisi de l'impacte pressupostari i econòmic a l'Ajuntament de Mataró

6.1.1. Impacte de la ZBE en el pressupost municipal

6.1.2. Impacte fiscal

6.2. Anàlisi de l'impacte sobre la competència i el mercat

7. Seguiment del compliment i revisió de la ZBE

7.1. Indicadors

7.2. Taula resum d'indicadors

1. Introducció

1.1. Objectius del projecte

Les ciutats són nuclis de concentració d'activitat econòmica i social, generadores de moviments de persones i de béns. La mobilitat té associades generalment, en menor o major grau, externalitats negatives en forma de contaminació atmosfèrica i acústica, problemes d'espai i d'interacció amb les activitats dels entorns. En zones urbanes a Catalunya el vehicle privat és l'element amb major impacte en la qualitat de l'aire. Uns nivells alts de contaminació atmosfèrica comporten més risc de patir malalties respiratòries i cardiovasculars, complicacions neuropsiquiàtriques, irritació dels ulls, malalties de la pell i malalties cròniques a llarg termini com el càncer.

Per tal de donar resposta a aquesta problemàtica, les administracions públiques estan implementant mesures de mitigació de les emissions produïdes pel transport urbà de persones, especialment les associades al vehicle privat i sobretot en les zones urbanes més denses. Una d'aquestes mesures/estratègies és la zona de Baixes Emissions, que consisteix a limitar l'entrada d'aquells vehicles més contaminants a les zones urbanes més sensibles, com podrien ser zones amb molta població infantil, de rendes baixes, població envellida o molt densament poblades.

El marc normatiu vigent estableix que els municipis de més de 50.000 habitants, i els de més de 20.000 habitants amb superacions dels valors límit permesos de qualitat de l'aire, estan obligats a implementar una zona de Baixes Emissions abans de 2023 (Llei 7/2021 de canvi climàtic i transició energètica). En aquest sentit, Mataró com a ciutat de més de 50.000 habitants està obligada a implementar una zona de baixes emissions.

Més enllà de la normativa actual, és cabdal destacar les noves directrius sobre els nivells de contaminació de l'aire de l'Organització Mundial de la Salut (OMS, 2021). Els nous criteris són molt més estrictes que la normativa actual i prevista, i posen en evidència l'impacte de la contaminació atmosfèrica en la salut de les

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	14/101



ANUNCI

persones. Així, la ZBE de Mataró és una eina fonamental per assolir la millora de la qualitat de l'aire, així com la reducció del nombre de desplaçaments en vehicle privat motoritzat i el traspàs modal a mitjans de transport més sostenibles.

1.2. Estructura i organització del document

El document conté tota la informació i els requisits necessaris per a un projecte de zones de baixes emissions, d'acord amb el que estableixen el Reial decret 1052/2022 i el Decret 132/2024, pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire amb horitzó 2027. El text s'estructura en 7 apartats, que es descriuen a continuació:

- **Introducció:** descriu de forma sintètica antecedents i objectius del projecte.
- **Marc normatiu i planificació de referència:** s'esmenten i es resumeixen tots aquells instruments de planificació, tant de l'àmbit local com d'estaments superiors, que justifiquen i donen coherència a l'establiment de la zona de baixes emissions.
- **Descripció del municipi:** Es fa una descripció de les característiques generals del municipi, així com de les xarxes de transport i dels patrons de mobilitat. A més, es fa una anàlisi de la qualitat de l'aire.
- **Objectius quantificables de la ZBE:** s'estableixen uns objectius de millora de la qualitat de l'aire que permetin mitigar les emissions de gasos que provoquen el canvi climàtic, així com millorar la salut de les persones. L'objectiu final és una millora de la qualitat de vida de la ciutadania d'acord amb les disposicions del RD 1052/2022 i del Decret 132/2024 referent al nou Pla de Qualitat de l'aire 2027.
- **Proposta de ZBE:** el capítol presenta el perímetre de la ZBE de Mataró escollit, així com les alternatives de delimitació que s'han tingut en compte i s'han desestimat. A més, es localitzen els senyals necessaris i els punts de control, mitjançant càmeres fixes, de la futura ZBE, i es realitza una descripció general de la població, les xarxes de transport i els equipaments que queden coberts dins de la zona de baixes emissions. Es fa una anàlisi dels impactes que tindrà la ZBE en la ciutadania, especialment enfocada a la mobilitat, la qualitat de l'aire, els aspectes socioeconòmics (desigualtats) i de gènere. A més, es defineix un cronograma d'implementació de la ZBE amb les seves fites més importants i la durada de les mateixes, es defineix l'horari i el calendari d'aplicació de les restriccions i la tipologia dels vehicles afectats. Finalment, es descriuen les mesures complementàries que ha emprat l'Ajuntament i que ajuden a assolir els objectius proposats de la ZBE, el calendari d'implementació de la mateixa i la comunicació prevista per donar a conèixer la mesura.
- **Memòria econòmica:** es fa una descripció de l'impacte fiscal i pressupostari, així com de les activitats econòmiques que es veuen afectades per la implementació de la ZBE.
- **Seguiment del compliment i revisió:** el projecte s'haurà de revisar als 3 anys de la implantació i, posteriorment, cada 4 anys. Per tal de garantir l'assoliment dels objectius del projecte, s'han definit uns indicadors de seguiment que permetran monitorar l'evolució dels objectius en cada una de les revisions.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	15/101



ANUNCI

2. Marc normatiu i planificació de referència

2.1. Coherència amb els instruments de planificació

2.1.1. Instruments supramunicipals autonòmics

Des del punt de vista del planejament existent, depenent dels organismes autonòmics, hi ha diversos instruments que permeten justificar la implementació de les zones de baixes emissions. A continuació, s'enumeren els principals actors que justifiquen la implementació d'aquesta mesura:

- **El Pla Director de Mobilitat (PdM) del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB) 2020-2025**, aprovat per acord de govern de la Generalitat de Catalunya (ACORD GOV/92/2020), desenvolupa territorialment les Directrius Nacionals de Mobilitat i té per objecte planificar la mobilitat a l'àmbit del SIMMB, tenint en compte tots els modes de transport, el passatge i les mercaderies. En el PdM hi ha dues actuacions relacionades amb la implantació de les ZBE: EA1.2 Zones de Baixes Emissions supramunicipals i EA1.3 Pacificació i ambientaltització de l'espai públic: àrees per a la ciutadania.
- **El Pla Director d'Infraestructures de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDI) 2021-2030**, recull totes les actuacions i programes de millora de les infraestructures de transport públic previstes per a una dècada a la regió metropolitana de Barcelona. El pla es revisa cada 5 anys i un dels seus principals objectius és la implementació de les zones de baixes emissions. A més, altres objectius específics també van en línia amb la implementació de les ZBE: millorar la salut de les persones, reduir el consum energètic, reduir l'accidentalitat o incrementar la quota modal del transport públic.
- **El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) 2006-2026**, té com a objectiu principal la constitució i definició de forma integrada de la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries per establir xarxes òptimes i funcionals, que es puguin interrelacionar entre elles. Entre les seves línies estratègiques, destaquen les reduccions del nombre de cotxes per càpita o l'augment de l'ocupació del vehicle privat.
- **El Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (PTVC) 2020**, és un pla sectorial que defineix les directrius i les línies d'actuació per a la millora de la xarxa de transport públic, tant dels modes viaris com ferroviaris. L'objectiu principal és que la xarxa de transport públic estigui vertebrada en el territori i sigui funcional, per tal que es pugui convertir en una alternativa real al vehicle privat, ajudant així a combatre el canvi climàtic i a millorar la qualitat de l'aire.
- **Tercera Cimera de la Qualitat de l'Aire del 18 de març de 2022**, un acord per a la millora de la qualitat de l'aire a Catalunya, subscrit per la Generalitat de Catalunya, els ens locals, organitzacions i agents socials i econòmics, en què les parts signants acorden assumir el compromís de treballar per implementar ZBE als municipis catalans de més de 20.000 habitants abans d'acabar el 2025, amb un model general comú, adaptable a les diferents realitats territorials, socials i ambientals dels municipis, convertint-se en una oportunitat de generalització encara més gran d'aquest instrument normatiu.

2.1.2. Instruments locals

Mataró té l'obligació d'implementar una zona de baixes emissions, tal com dicta la Llei 7/2021, de 20 de maig, i el Decret 132/2024 referent al Pla de Qualitat de l'Aire Horitzó 2027, que estableixen, entre altres disposicions, l'obligatorietat de tots els municipis de més de 50.000 habitants d'implementar una zona de baixes emissions. Aquesta mesura ha de ser reconeguda i integrada pels altres instruments de planejament municipal en matèria de salut, qualitat de l'aire i mobilitat.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	16/101



ANUNCI

Pel que fa als instruments de planificació de la mobilitat municipal, el més important és el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), instrument que s'encarrega del planejament i gestió de la mobilitat present i futura. Actualment, el municipi té en vigor un PMUS que va ser aprovat pel ple que va tenir lloc el dia 4 de març de 2021. Els PMUS tenen una durada de 6 anys, segons el que estableix la Llei 6/2003, i, per tant, l'actual Pla es troba en vigor.

A l'apartat 8.9 del Pla d'acció del PMUS, "Actuacions ambientals", la mesura *G/ Implementació d'un protocol d'actuació davant d'episodis ambientals*, contempla la creació d'una zona de baixes emissions sense concretar un àmbit d'actuació determinat.

A banda del PMUS, hi ha altres instruments municipals que tenen objectius similars als de les zones de baixes emissions i, per tant, ajuden a la seva inclusió en el planejament municipal. A continuació, s'enumeren i es contextualitzen altres instruments del planejament local:

- **Pacte d'alcaldis pel Clima i l'Energia:** té com a objecte establir les accions necessàries perquè els municipis superin els objectius de reducció d'emissions de la UE pel 2030, i vagin més enllà de la reducció del 40% de les emissions. Aquests objectius van en consonància amb les polítiques resultants de la **Declaració d'emergència climàtica del municipi**. En aquest cas, els objectius principals van acompanyats de les línies estratègiques que han de guiar les polítiques futures de la ciutat. Els objectius d'aquests dos instruments són similars al segon objectiu principal que legalment han de complir les ZBE (article 3.1 RD 1052/2022).
- **Agenda urbana Mataró 2030:** va ser aprovada l'any 2022, i és un document estratègic sense caràcter normatiu, amb criteris de conformitat amb els objectius ODS de l'Agenda 2030. En el cas del document de Mataró, té un eix estratègic anomenat 'Ciutat Saludable, Ecològica i Resilient', amb la proposta P21 'Impuls i desplegament de la mobilitat sostenible', la qual té objectius similars als de la ZBE, com reduir la contaminació ambiental, reduir la contaminació acústica, millorar la salut de les persones i millorar la qualitat de vida en l'entorn urbà.
- **Pla local de Salut 2024 -2028:** és un document de caràcter municipal de planejament de la salut i s'emmarca en l'Estratègia 2030 de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides i en l'Agenda Urbana de Mataró 2030. Les seves polítiques estan alineades amb ODS similars als objectius de la zona de baixes emissions, com garantir un entorn i medi natural sostenibles i saludables.
- **Pla d'acció per l'energia sostenible i el clima (PAESC):** és un document estratègic municipal que s'emmarca en l'Estratègia 2030 de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides i en l'Agenda Urbana de Mataró 2030. Aquest pla orienta les polítiques locals cap a la reducció de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i l'adaptació als impactes del canvi climàtic, tot promovent una ciutat més resilient i cohesionada. Els seus objectius s'alineen amb els ODS relacionats amb l'acció climàtica, l'energia neta i assequible, i la salut i benestar, compartint principis amb altres instruments com la Zona de Baixes Emissions, amb els quals forma una estratègia integrada per garantir un entorn urbà més saludable, sostenible i segur.
- **Pla Director de la bicicleta i els VMP:** és un instrument municipal de planificació sectorial que s'emmarca en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Mataró i s'alinea amb l'Agenda Urbana de Mataró 2030 i els Objectius de Desenvolupament Sostenible de Nacions Unides. Té com a finalitat estructurar i impulsar l'ús quotidià de la bicicleta i dels vehicles de mobilitat personal (VMP) com a mitjans preferents per a la mobilitat urbana, integrant-se de manera coordinada amb la resta d'instruments de planificació local. Comparteix amb la Zona de Baixes Emissions l'objectiu comú de transformar l'espai públic en un entorn més segur, saludable i sostenible, tot promovent una mobilitat activa, accessible i no contaminant. Aquest document es va redactar durant l'any 2023 i actualment està encara en procés de revisió final.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	17/101



ANUNCI

- **Pla de Logística Urbana Sostenible (PLUS):** és un document que aposta per desenvolupar una DUM amb criteris de sostenibilitat, òptima i socialment responsable, i que, per tant, comparteix objectius en la millora de la qualitat de l'aire. Aquest document es va redactar durant l'any 2023.

2.2. Anàlisi jurídica de la naturalesa de la ZBE

2.2.1. Àmbit internacional i europeu

- **Directiva (UE) 2024/2881 del Parlament Europeu i del Consell Europeu, de 14 d'octubre,** relativa a l'actualització a la baixa de les normes sobre qualitat de l'aire. La nova directiva fusiona les anteriors Directives 2004/107/CE i 2008/50/CE amb l'objectiu final de contaminació zero l'any 2050 i a establir unes noves normes de qualitat de l'aire, per l'any 2030, que s'ajustin més als nivells proposats de qualitat de l'aire de l'Organització Mundial de la Salut (OMS). Els governs de la Unió Europea tenen 2 anys a partir de l'entrada en vigor de la mesura per incorporar les noves disposicions de la directiva als seus ordenaments jurídics nacionals.
- **Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008,** relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa. Aquesta Directiva substitueix a la Directiva Marc i a les tres primeres Directives filles i introdueix modificacions per a nous contaminants, com les PM_{2,5}, així com nous requisits relatius a l'avaluació i els objectius de qualitat de l'aire, tenint en compte les normes, directrius i els programes corresponents de l'OMS. S'escau apuntar que, aquesta directiva queda substituïda per la Directiva (UE) 2024/2881.
- **Resolució de les Nacions Unides en reconeixement del dret a un medi ambient net, saludable i sostenible com un dret humà, 26 de juliol de 2022,** evidència que respirar aire net és un dret humà universal, tota persona té dret a viure en un medi ambient net, saludable i sostenible.
- **Conferència de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic (COP 21), París, 12 de desembre de 2015,** se signa l'Acord de París, pel qual es reforça la lluita i la resposta dels estats enfront del canvi climàtic. En la mateixa línia, s'adopta l'Agenda 2030, la qual defineix 17 objectius de desenvolupament sostenible.
- **Pla d'acció de la Unió Europea "Cap a una contaminació zero de l'aire, l'aigua i el sol", de 2021.** És un dels elements fonamentals del Pacte Verd Europeu, el qual mostra una visió integrada de cara al 2050 per reduir la contaminació general, amb l'objectiu de reduir-la i deixar-la fora dels valors perillosos per a la salut de les persones.
- **Guies de qualitat de l'aire de l'Organització Mundial de la Salut (OMS), 22 de setembre de 2021.** L'Organització Mundial de la Salut ha actualitzat les noves pautes de qualitat de l'aire i ha establert uns nivells de referència molt més estrictes i restrictius amb molta major capacitat per protegir la salut, emparant-se en l'evidència científica que tota contaminació és dolenta per la salut.

2.2.2. Normativa estatal

- **Els articles 43 i 45 de la Constitució Espanyola,** estableixen l'obligació de les administracions públiques de vetllar per la conservació de la salut de les persones i proclamen el dret de gaudir d'un ambient net. Per aquest motiu, es dota les administracions dels instruments necessaris per poder engegar mesures correctives i preventives per complir els seus objectius de manteniment d'una bona qualitat de l'aire.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	18/101



ANUNCI

- **Llei 7/2021, de 20 de maig, canvi climàtic i transició energètica**, estableix l'obligatorietat d'implementar zones de baixes emissions per als municipis que tinguin més de 50.000 habitants o 20.000 habitants amb superacions recurrents dels nivells límit de qualitat de l'aire. Les zones de baixes emissions han d'estar inscrites en els plans de mobilitat urbana municipals, sent una actuació que cal integrar a les polítiques i el planejament municipal.
- **Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre**, estableix els requisits mínims que han de tenir les ZBE en les entitats locals on s'implementin.
- **La Llei estatal 34/2007, de 15 de novembre**, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, i el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire. Aquests instruments atorguen la potestat per adoptar, entre altres mesures, la restricció total o parcial de trànsit, incloent-hi restriccions als vehicles més contaminants a certes hores o en certes zones
- **La Llei sobre el trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària**, aprovada pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, modificada per la Llei 18/2021, de 20 de desembre de 2021, a l'art. 7 enumera les competències municipals, i entre elles, la de restringir la circulació a determinats vehicles en vies urbanes, per motius mediambientals. També inclou a l'article 76, com a infracció greu, no respectar les restriccions de circulació derivades de l'aplicació dels protocols en episodis de contaminació i de les zones de baixes emissions.
- **Reial decret 818/2018**, de 6 de juliol, sobre mesures per a la reducció de les emissions nacionals de determinats contaminants atmosfèrics, s'estableixen uns 'sostres' a les emissions de diòxid de sofre, òxids de nitrogen, compostos orgànics volàtils no metànics, amoníac i partícules fines PM2,5 per al 2020 i 2030. En el seu annex II, estableix uns compromisos de reducció per als NOx, tenint com a escenari base l'any 2005. La reducció ha de ser superior al 41% per al 2020 i al 62% per al 2030.
- **El Reial Decret 39/2017, del 27 de gener**, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire i pel qual es modifica el Reial Decret 102/2011, del 28 de gener, sobre la millora de qualitat de l'aire, és el marc normatiu per tal d'avaluar la qualitat de l'aire en l'àmbit estatal. Aquest Reial Decret desenvolupa els aspectes relacionats amb la qualitat de l'aire de la Llei 34/2007, del 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera; estableix que l'Administració competent de la qualitat de l'aire (en aquest cas el Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural), dividirà el seu territori en zones i aglomeracions en els quals s'haurà de dur a terme l'avaluació i la gestió de la qualitat de l'aire pels contaminants: diòxid de sofre, diòxid de nitrogen i òxids de nitrogen, les partícules, el plom, el benzè i el monòxid de carboni, l'arsènic, el cadmi, el níquel, el mercuri, el benzo(a)pirè, l'ozó i els hidrocarburs aromàtics policíclics (HAP) i les substàncies precursors.

2.2.3. Normativa catalana

- **Article 27, Estatut d'Autonomia de Catalunya**, estableix que totes les persones han de viure en un medi equilibrat, sostenible i respectuós amb la salut d'acord amb els estàndards que determinen la legislació vigent.
- **Article 46, Estatut d'Autonomia de Catalunya**, estableix que les administracions públiques han de vetllar per la conservació del medi ambient i per un creixement sostenible, basat en la solidaritat col·lectiva i intergeneracional adoptant polítiques de reducció de la contaminació i de l'impacte ambiental de les activitats humanes.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	19/101



ANUNCI

- **Llei 22/1983, de 21 de novembre**, de protecció de l'ambient atmosfèric, té com a objectiu l'establiment i la regulació dels instruments i dels procediments que es consideren necessaris per a una actuació efectiva de les administracions en el camp de la prevenció, la vigilància i la correcció de la contaminació atmosfèrica.
- **La Llei 18/2009, de 22 d'octubre**, de salut pública, a l'article 52, inclou dins dels serveis mínims dels ens locals, les competències en gestió dels riscos per a la salut derivats de la contaminació del medi.
- **Decret 132/2024, de 30 de juliol**, pel qual s'aprova el Pla de Qualitat de l'Aire horitzó 2027, el Pla d'acció a curt termini per alts nivells de contaminació de l'aire i les determinacions normatives per assolir els objectius de qualitat de l'aire. El pla estableix uns objectius de reducció de les emissions pels contaminants NOx, PM10, PM2,5 i O3 pel conjunt del territori català. Per arribar als nous objectius es proposen 374 actuacions, una de les quals és l'establiment de zones de baixes emissions (ZBE). El document determina l'obligatorietat d'implantar ZBE pels municipis de més de 50.000 habitants (23 municipis) i 39 municipis d'entre 20.000 i 50.000 habitants amb superacions dels valors límit de qualitat de l'aire. A més, estableix les restriccions d'accés que s'esmenten a continuació:

Municipis de més de 20.000 habitants:

- Abans de l'1 de gener de 2026, tindran restricció d'accés tots els vehicles sense etiqueta
- Abans de l'1 de gener de 2028, tindran restricció d'accés tots els vehicles dièsel amb etiqueta B quan s'activi el nivell 1 reforçat o el nivell 2 del Pla d'acció a curt termini per al contaminant NO₂

Municipis de més de 50.000 habitants:

- Abans de l'1 de gener de 2026, tindran restricció d'accés tots els vehicles dièsel amb etiqueta B quan s'activi el nivell 1 reforçat o el nivell 2 del Pla d'acció a curt termini per al contaminant NO₂
- Abans de l'1 de gener de 2028, tindran restricció d'accés tots els vehicles amb etiqueta B.

2.3. Marc competencial de l'Ajuntament

La competència de l'Ajuntament de Mataró per aprovar l'ordenança reguladora de la zona de baixes emissions està reconeguda en les normes generals i sectorials següents:

- **La Llei 7/1985, de 2 d'abril**, reguladora de les bases del règim local, que disposa a l'article 25.2, la qual indica que els municipis han de tenir competències pròpies, en els termes establerts a les lleis estatals i autonòmiques, en matèria de protecció contra la contaminació atmosfèrica en les zones urbanes, així com en matèria de trànsit, estacionament de vehicles i mobilitat.
- **La Llei estatal 34/2007, de 15 de novembre**, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, que exigeix a les entitats locals que adaptin les seves ordenances a les previsions d'aquesta Llei i de les seves normes de desenvolupament. Entre aquestes previsions s'inclou la necessitat de complir els objectius de qualitat de l'aire que estableix la legislació vigent.
- **La Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària**, aprovada pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, que atorga les competències als municipis en matèria de regulació del trànsit i els dona la potestat per restringir el trànsit per motius mediambientals.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	20/101



ANUNCI

- **Text Refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya**, aprovat pel Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, que reconeix, a l'article 8, la potestat reglamentària i la d'autoorganització als ens locals territorials de Catalunya, en l'àmbit de llurs competències i en els termes establerts per la legislació de règim local.
- **L'Estatut d'Autonomia de Catalunya**, que reconeix i garanteix als municipis autonomia i potestat normativa en els àmbits de la seva competència en els **articles 84 i 86**. En particular, l'**article 84.2**, lletres h i j, estableix que els governs locals de Catalunya tenen en tot cas competències, en els termes que determinin les lleis, sobre les matèries de circulació, els serveis de mobilitat i la formulació i la gestió de polítiques per a la protecció del medi ambient i el desenvolupament sostenible, respectivament.
- **La Llei 18/2009**, de 22 d'octubre, de salut pública. Aquesta llei atorga competències als ajuntaments i als alcaldes en matèria de protecció i prevenció de la salut de la població davant els riscos de la contaminació del medi i per a la gestió d'aquests.

3. Descripció del municipi

3.1. Àmbit territorial i xarxes de mobilitat

Mataró es troba dins la regió metropolitana de Barcelona i forma part de les deu ciutats que conformen l'Arc Metropolità. El municipi té una superfície de 22,5 km² i limita al nord amb Dosrius, a l'oest amb Argentona i Cabrera de Mar, al sud amb el mar Mediterrani i al nord-est amb Sant Andreu de Llanerres.

Administrativament, el municipi s'organitza en 11 barris que s'enumeren a continuació:

- Vista Alegre, té una superfície de 925,68 ha i se situa al sud-oest, proper a les sortides cap a l'autopista.
- Pla d'en Boet, té una superfície de 198,26 ha i se situa al sud-est, a prop del litoral i de zones industrials.
- Eixample, té una superfície de 185,03 ha i se situa al centre-est, molt proper al nucli històric.
- Cirera, té una superfície de 123,92 ha i se situa al nord-oest, en una zona residencial en desenvolupament.
- La Llànvia, té una superfície de 21,67 ha i se situa al nord-est, a prop de la carretera de Mata.
- Cerdanyola, té una superfície de 143,80 ha i se situa al nord, en una zona predominantment residencial.
- Peramàs, té una superfície de 20,89 ha i se situa al centre, adjacent al centre històric.
- Centre, té una superfície de 29,07 ha i se situa al centre, representant el nucli històric del municipi.
- Rocafonda, té una superfície de 24,61 ha i se situa a l'est, en una zona pròxima al litoral.
- El Palau-Escorxador, té una superfície de 529,32 ha i se situa al sud, combinant zones residencials i industrials.
- Els Molins, té una superfície de 37,86 ha i se situa al nord-oest, en una zona residencial tranquil·la.

Aquest municipi, l'any 2023, tenia una població de 129.613 habitants, amb una densitat de 5.752,9 hab./km². D'aquests, 64.236 són homes i 65.378 són dones. Pel que fa als grups d'edat, es distribueixen de la següent manera: 19.401 habitants es troben en els rangs d'edat entre els 0 i els 14 anys, 86.266 habitants es troben en els rangs d'edat entre els 15 i els 64 anys, 20.260 es troben en els rangs d'edat entre els 65 i els 84 anys i, per últim, 3.886 habitants tenen una edat superior als 85 anys.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la Llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	21/101



ANUNCI

Taula 1 Població per grups d'edat

Rangs d'edat	Habitants
De 0 – 14 anys	19.401
De 15 – 64 anys	86.266
De 65 – 84 anys	20.260
>85 anys	3.686

Font: Elaboració pròpia amb dades Idescat

Quant a la distribució territorial de la població, segon les dades del Pla de Mobilitat vigent, la distribució per barris és la següent:

Taula 2 Distribució de la població per barri

Barri	% població
Centre	4%
Eixample	25%
Palau – Escorxador	6%
Rocafonda	9%
Vista Alegre	6%
Molins -Torner	5%
Cirera	8%
La Llàntia	3%
Cerdanyola	24%

ANUNCI

Peramàs **6%**

Pla d'en Boet **4%**

Font: Elaboració pròpia amb dades PMUS

Pel que fa al règim jurídic del sòl, el sòl urbà ocupa el 35% del terme municipal. La zona urbana se situa a la línia costanera, mentre que a les zones interiors del municipi predominen les zones no urbanitzables, formades per terrenys forestals.

Per tal de tenir una imatge integral del municipi, s'han d'analitzar les principals xarxes de mobilitat. Per aquest motiu, a continuació, s'analitzen les diferents xarxes amb dades facilitades per l'Ajuntament, instruments de planificació com el PMUS o altres portals web i dades obertes.

3.1.1. Mobilitat activa

Vianants

Segons el PMUS, Mataró disposa d'una xarxa principal de vianants amb una longitud de 25,9 km, configurada amb itineraris radials cap al centre i algunes vies perimetrals per connectar els barris. Aquesta xarxa inclou zones d'atracció com el centre històric i els principals equipaments i serveis, amb una continuïtat garantida mitjançant passos de vianants i voreres. Pel que fa a l'accessibilitat, un 54,1% de les voreres de la xarxa tenen una amplada útil superior a 1,8 metres, mentre que un 45,9% no assoleix aquesta mesura, cosa que limita l'accessibilitat en alguns trams. A més, el municipi compta amb carrers de plataforma única i zones residencials dissenyades per afavorir la mobilitat a peu.

Figura 1 Xarxa principal de vianants



Font: PMUS

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	23/101



Bicicletes

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta, l'any 2023, Mataró disposava de 8,94 km de carrils bici segregats, que sumen més de 15 km quan s'inclouen altres tipologies, com vies compartides amb vianants o vehicle privat. La xarxa connecta punts clau del municipi com zones residencials, comercials, escolars i d'oci, i compta amb 160 punts d'aparcament per a bicicletes, distribuïts de manera homogènia pels districtes, especialment en zones estratègiques com el centre i el litoral.

Figura 2 Xarxa ciclista



Font: Pla Director de la Bicicleta de Mataró

3.1.2. Mobilitat en transport públic

El municipi compta amb una extensa xarxa de bus urbà, formada per 8 línies i 148 parades que cobreixen el 96% de la població (parada < 250 m). A més, Mataró disposa de connexions amb Barcelona, el Maresme i el Vallès mitjançant línies com l'E11.1/E11.2 (Mataró Centre-Barcelona per autopista) i l'E13 (Mataró-Granollers-Sabadell), així com altres serveis interurbans que enllacen principalment amb municipis de la comarca i amb comarques properes. Pel que fa als modes ferroviaris, hi ha l'estació de Mataró que dona servei a la línia R1 de Rodalies, que connecta Molins de Rei amb Maçanet de la Selva, passant per Barcelona i per tota la costa del Maresme.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	24/101



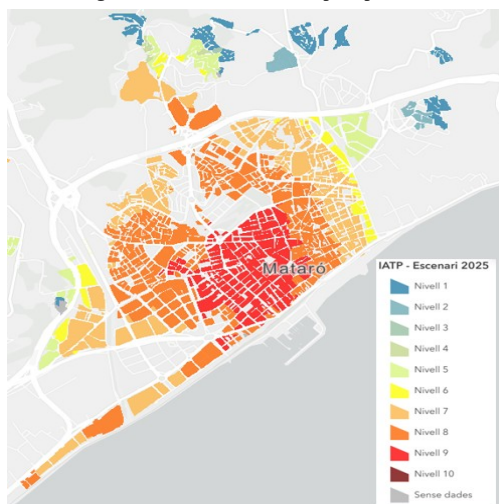
Figura 3 Xarxa transport públic



Font: elaboració pròpia amb dades de l'Ajuntament

Una bona oferta i cobertura de transport públic proporciona alternatives eficaces al vehicle privat i contribueix a la transició cap a una mobilitat més sostenible i saludable. En aquest context, l'ATM ha publicat l'índex d'Accessibilitat del Transport Públic per a l'escenari 2025, que analitza la qualitat de l'accés al transport públic en diferents àmbits urbans. Segons aquest índex Mataró es troba en la major part de la seva zona urbana amb índex d'accessibilitat entre 7 i 9 que representen una accessibilitat entre bona i excel·lent.

Figura 4 Accessibilitat transport públic



Font: Índex de l'accessibilitat del transport públic, escenari 2025.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	25/101



ANUNCI

3.1.3. Mobilitat en vehicle privat

El municipi de Mataró compta amb diverses infraestructures que formen la xarxa de transport privat. Destaca la via d'alta capacitat C-32, que travessa la zona nord i connecta Mataró amb Barcelona i altres poblacions del Maresme. Una altra via principal és l'N-II, que transcorre paral·lelament a la línia de platja pel sud del municipi.

L'àmbit també disposa de la C-60/B-40, una altra via d'alta capacitat que connecta el sud de Mataró amb el Vallès Oriental, facilitant l'accés a localitats com Granollers i la connexió amb l'AP-7. Aquesta carretera permet els desplaçaments intercomarcals entre el Maresme i l'interior de Catalunya.

Pel que fa a les carreteres d'àmbit local, destaca la BV-5031, que connecta Mataró amb Sant Andreu de Llavaneres, creuant el municipi pel nord, i altres carreteres com l'avinguda dels Amics d'Argentona, que connecta amb el municipi proper d'Argentona.

A continuació, es presenta la taula amb les intensitats de trànsit de les vies principals que transcorren pel municipi:

Taula 3 Distribució de la població per barri

Vies interurbanes	IMD (veh/dia)
C-32 sortida Mataró oest (Barcelona)	18.994
C-32 sortida Mataró oest (Girona)	7.199
N-II (Barcelona)	10.961
N-II (Girona)	7.641
B-5031/ carretera de Mata	11.629
B-40	12.099

Font: ECOMOU 2021

3.1.4. Aparcament i punts de recàrrega elèctrica

Segons les dades del PMUS de Mataró, en el municipi existeixen 24.825 places d'aparcament a la via pública. A continuació, es presenta una taula amb les diferents tipologies d'estacionament:

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	26/101



ANUNCI

Taula 4 Distribució de les places d'aparcament

Tipologia	Places	%
Lliure	20.619	83%
Zona Blava	990	4%
Zona taronja	168	1%
Càrrega i descàrrega	1.295	5%
Solars	1.753	7%
Total	24.825	100%

Font: PMUS de Mataró

A banda de les places d'estacionament en calçada, al municipi es tenen comptabilitzades 42.301 places d'estacionament fora de la calçada. D'aquestes, 3.320 places es troben en aparcaments industrials, 31.839 places es troben en garatges de veïns i 7.142 places es troben en aparcaments públics.

Quant als punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, el municipi compta amb una xarxa formada per 16 punts de recàrrega.

Taula 5 Punts de recàrrega vehicles elèctrics

Tipologia	Ubicació	Tipus de càrrega	Punts de connexió
Punt 1	Carrer de Finlàndia	Càrrega ràpida	2
Punt 2	Avinguda de la Gatassa	Càrrega semiràpida amb corrent alterna	2
Punt 3	Carrer de Pablo Ruiz Picasso	Càrrega semiràpida amb corrent alterna	2
Punt 4	Muralla de la Presó	Càrrega semiràpida amb corrent alterna	2
Punt 5	Passeig Marítim	Càrrega semiràpida amb corrent alterna	2

ANUNCI

Tipologia	Ubicació	Tipus de càrrega	Punts de connexió
Punt 6	Carrer de Serra i Ràfols	Càrrega semiràpida amb corrent alterna	2
Punt 7	Aparcament a la plaça de Les Tereses (P2)	Càrrega semiràpida	2
Punt 8	Aparcament a la plaça de Les Tereses (P2)	Càrrega lenta	2
Punt 9	Aparcament a la plaça de Cuba (P1)	Càrrega lenta	2
Punt 10	Aparcament de la plaça de Granollers (P5)	Càrrega semiràpida	2
Punt 11	Aparcament de la plaça de Granollers (P5)	Càrrega lenta	2
Punt 12	Aparcament de l'Espai Firal Parc Central (P6)	Càrrega semiràpida	2
Punt 13	Aparcament de l'Espai Firal Parc Central (P6)	Càrrega lenta	2
Punt 14	Aparcament del TecnoCampus (P8)	Càrrega lenta	2
Punt 15	Aparcament del Port de Mataró	Càrrega lenta	1
Punt 16	Aparcament del Port de Mataró	Càrrega lenta	1

Font: Ajuntament de Mataró

A continuació, es mostra la ubicació dels diferents punts de recàrrega per a vehicles elèctrics:

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	28/101



ANUNCI

Figura 5 Ubicació punts de recàrrega elèctrica



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Mataró

3.1.5. Equipaments

El municipi de Mataró disposa d'una àmplia xarxa d'equipaments públics, distribuïts en diferents categories que responen a les necessitats de la població. La tipologia d'aquests equipaments es detalla a continuació:

Centres educatius:

Educació infantil (0-3 anys): Escoles bressol municipals: 9 centres.

Educació infantil, primària i secundària: Centres d'educació infantil, primària i secundària: 40 centres, incloent-hi escoles públiques, concertades i instituts escola.

Educació especial: 2 centres.

Educació superior: TecnoCampus Mataró-Maresme.

Ensenyaments artístics: Escola Municipal de Música de Mataró (EMMM).

Educació d'adults: Centre de Formació d'Adults Can Noè - Tres Roques.

Centres sanitaris:

Hospital (hospital, centre de salut i sociosanitari), centres d'atenció primària i farmàcies: 41.

Centres privats i clíniques: 20 centres aproximadament.

Centres esportius:

Instal·lacions esportives municipals: 38.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	29/101



ANUNCI

Centres culturals, socials i cívics:

Instal·lacions culturals municipals: 12.

Centres cívics / oficines d'atenció ciutadana: 7.

Casals de barri i centres socials: més de 20.

Seguretat i emergències:

Comissaria de la Policia Local / Protecció Civil.

Comissaria dels Mossos d'Esquadra.

Comissaria del Cos Nacional de Policia.

Parc de Bombers de la Generalitat.

Base del Servei d'Emergències Mèdiques (SEM).

Altres:

- Agència Tributària Estatal – AEAT.
- Oficina Integral - INSS i TGSS.

3.2. Patró de mobilitat

Segons el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Mataró (PMUS), basat en una enquesta telefònica extrapolada l'any 2014, la ciutat registra 413.386 desplaçaments diaris en dies feiners, dels quals 286.200 corresponen a residents i 127.186 a no residents.

Els desplaçaments dels residents es distribueixen principalment entre modes no motoritzats (54,4%), transport privat (33,6%) i transport públic (11,4%). Aquesta darrera modalitat està experimentant un important creixement, en part per les bonificacions al transport públic. A tall d'exemple, l'any 2024 el servei de Mataró Bus va registrar gairebé 7M de viatgers. Per la seva banda, els desplaçaments dels no residents mostren una utilització majoritària del transport privat, tot i que el transport públic i els modes no motoritzats també tenen presència significativa.

Pel que fa a l'origen i la destinació dels desplaçaments, el 60% són interns dins del municipi i el 40% són de connexió (entrada o sortida de Mataró). Entre els residents, un 74% dels desplaçaments són interns, mentre que només un 26% són de connexió. En canvi, els no residents realitzen un 69% de desplaçaments de connexió i un 31% interns. Això es tradueix en una mitjana de 2,32 viatges per habitant resident al dia.

En termes de multimodalitat, la gran majoria dels viatges (95,6%) es fan amb un únic mode de transport. Els modes més utilitzats són el cotxe (27,7% com a conductor i 4,5% com a acompanyant), el transport públic (5,4% amb autobús urbà, 4,6% amb tren i 1,4% amb autobús interurbà) i els modes no motoritzats (54,5% a peu i 0,6% amb bicicleta). El sistema multimodal més freqüent combina autobús urbà i caminar (1,7%), seguit de tren i caminar (1,4%).

Dels 286.200 desplaçaments diaris dels residents, 80.100 es fan com a conductor de cotxe, amb una ocupació mitjana d'1,16 persones per vehicle. Els viatges a peu són el mode més utilitzat, amb 155.600 viatges diaris, mentre que la bicicleta té una participació reduïda, amb només 1.600 viatges al dia. En relació

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	30/101



ANUNCI

amb al transport públic a Mataró, destaquen el servei d'autobús urbà i la línia R1 de Rodalies com els principals modes de desplaçament, pel que fa a l'autobús interurbà, tot i tenir una presència menor, experimenta un creixement significatiu en l'ús.

3.3. Parc de vehicles

3.3.1. Parc censat

El parc censat de Mataró l'any 2023 estava format per 73.592 vehicles, dels quals un 66% eren turismes, un 23% eren motocicletes/ ciclomotors, un 9% eren camions i un 2% altres vehicles.

Taula 6 Parc censat de vehicles 2023

Tipus de vehicle	Número de vehicles	Percentatge de vehicles
Turismes	48.866	66%
Ciclomotors/motocicletes	16.861	23%
Autobús	133	0%
Camions	6.434	9%
Altres	1.298	2%
Total	73.592	100%

Font: DGT

El mateix parc censat es distribueix, per etiquetes ambientals, de la següent manera:

Taula 7 Parc censat per etiquetes 2023

Tipus de vehicle	Zero	ECO	C	B	SE	N/D
Turismes	1%	5%	43%	33%	16%	1%
Ciclomotors/motocicletes	1%	0%	52%	18%	26%	3%
Autobús	0%	8%	36%	34%	20%	2%
Camions	1%	1%	22%	38%	36%	1%

ANUNCI

Altres	0%	0%	5%	4%	2%	89%
Total	1%	4%	43%	30%	20%	3%

Font: DGT

3.3.2. Parc circulant

Pel que fa al parc de vehicles en circulació, la major part dels vehicles que accedeixen i es mouen per Mataró tenen distintiu ambiental (89%). Així i tot, encara queden un 11% dels vehicles sense distintiu ambiental. Dels vehicles amb distintiu, un 51% tenen l'etiqueta C, un 33% tenen l'etiqueta B i el 5% restant són de baixes emissions (4% ECO i 1% Zero).

Taula 8 Parc circulant per etiquetes 2021

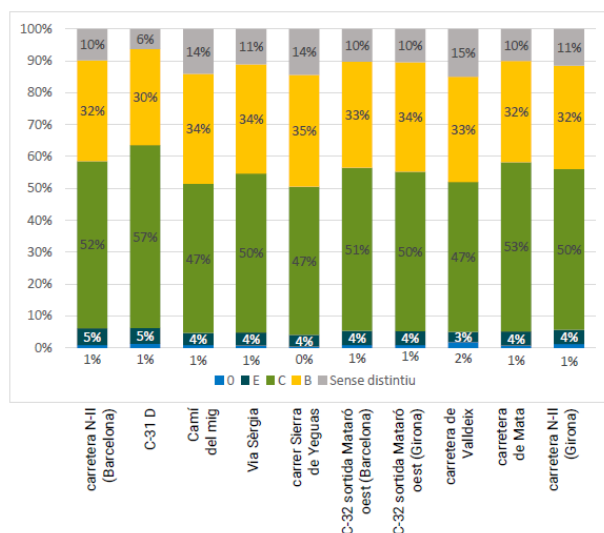
Distintiu ambiental	Número de vehicles	Percentatge de vehicles	Àmbit SIMMB
Zero	800	0,9%	2,0%
ECO	4.128	4,4%	6,2%
C	47.845	50,6%	55,2%
B	31.245	33,1%	25,5%
Total amb etiqueta	84.018	89,0%	88,8%
Total sense etiqueta	10.412	11,0%	11,2%
Total	94.430	100%	100%

Font: ECOMOU 2021

Respecte a l'àmbit SIMMB, el parc circulant de Mataró presenta menys vehicles de baixes emissions i més vehicles amb etiqueta B i C, amb un comportament similar pel que fa als vehicles sense distintiu ambiental. En l'estudi de baixes emissions realitzat l'any 2021 (ECOMOU), es va dur a terme un treball de camp per determinar la distribució per etiquetes dels vehicles que circulen per a cada un dels accessos al municipi. A continuació, es presenta un gràfic on s'indiquen els resultats obtinguts:

ANUNCI

Figura 6 Distribució percentual dels vehicles a cada un dels accessos segons etiqueta ambiental



Font: ECOMOU 2021

El percentatge de vehicles de baixes emissions és força estable en totes les vies d'entrada. En canvi, hi ha variacions pels vehicles sense etiqueta, els quals tendeixen a circular més per la carretera de Valldiex, Camí del Mig i carrer Sierra de Yeguas, amb percentatges que oscil·len entre el 14% i el 15% del total del parc.

3.4 Flota de vehicles municipals

Mataró té una flota de 185 vehicles entre els serveis de bus, residus i manteniment. Per tipologia de vehicles, cal destacar que 18 són turismes (10%), 4 són motocicletes (2%), 35 són furgonetes (19%), 29 són autobusos (16%), 14 són camions (8%) i, per últim, 85 vehicles són d'altres categories (46%).

Taula 9 Flota de vehicles de Mataró en nombre de vehicles

Tipologia	N. vehicles	%
Turismes	18	10%
Moto	4	2%
Furgonetes	35	19%
Bus	29	16%
Camió	14	8%

ANUNCI

Altres	85	46%
Total	185	100%

Font: Ajuntament de Mataró

Pel que fa a la caracterització de la flota municipal segons el distintiu ambiental, destaca l'elevat nombre de vehicles elèctrics, amb un 29%, especialment turismes, motocicletes i furgonetes. Per altra banda, encara hi ha un 12% de la flota sense etiqueta i un 19% de vehicles amb etiqueta B.

Taula 10 Flota de vehicles de Mataró per distintiu ambiental

Tipologia	Zero	ECO	C	B	S/D
Turismes	61%	0%	22%	6%	11%
Moto	75%	0%	0%	25%	0%
Furgonetes	49%	3%	14%	31%	3%
Bus	0%	69%	17%	14%	0%
Camió	21%	0%	43%	29%	7%
Altres	24%	0%	36%	18%	22%
Total	29%	11%	28%	19%	12%

Font: Ajuntament de Mataró

3.5. Qualitat de l'aire

A Catalunya, l'ens responsable de la gestió de la qualitat de l'aire és la Direcció General de Qualitat de l'Aire i Canvi Climàtic (DGQACC) de la Generalitat de Catalunya. L'eina que permet mesurar la qualitat de l'aire a Catalunya són les estacions de la xarxa XVPCA. Metodològicament, per a l'avaluació de la qualitat de l'aire, el territori català està dividit en 15 àmbits territorials, que es defineixen en funció de les seves característiques mediambientals i territorials que afecten les concentracions i dispersió dels contaminants.

Mataró se situa a la ZQA 7, denominada també Zona de Qualitat de l'Aire del Maresme, formada per 3 estacions de la XVPCA que tenen instruments de mesura dels següents contaminants:

ANUNCI

Taula 11 Estacions de la xarxa XVPCA, a la ZQA:7

Estació	Tipus	Automàtica	Manual
Mataró (laboratori d'aigües)	SF		PM10, PM2.5, B(a)P, Metalls
Mataró (passeig dels Molins)	UF	SO2, NOX, O3, CO, PM10	
Tiana (ajuntament)	SF		PM10

Font: Generalitat de Catalunya

Mataró disposa de dues estacions de la XVPCA que es tindran com a estacions de referència pel present document. S'agafarà l'estació de Mataró (passeig dels Molins) pels contaminants de NO₂ i O₃, i l'estació de Mataró (laboratori d'aigües) per partícules PM10 i PM2,5.

Per poder establir uns llindars màxims de protecció de la salut humana, s'agafaran els valors límit establerts pel Reial decret 102/2011 i pel Decret 132/2024 referent al PQA 2027. A escala europea, s'agafaran els valors establerts per la nova Directiva (UE) 2024/2881. Per acabar, es tindran en compte també els valors recomanats per l'OMS.

A continuació, es presenten les taules amb els valors límit de qualitat de l'aire dels diferents instruments:

Taula 12 Valors límit considerats per als contaminants NOx, PM10, PM2,5 i O3

NOx	Valor límit actual RD 102/2011	Valor límit actual PQA 2027 (decret 132/2024)	Valor límit 2030 Directiva (UE) 2024/2881	Recomanacions OMS
Valor límit anual (Vla)	40 µg/m3	30 µg/m3 (2025) i 25 µg/m3 (2027)	20 µg/m3	10 µg/m3
Valor límit diari (Vld)	-	-	50 µg/m3 en 18 ocasions per any	25 µg/m3 en 18 ocasions per any
Valor límit horari (Vlh)	200 µg/m3 en 18 ocasions per any	-	200 µg/m3 en 1 ocasions per any	200 µg/m3 en 1 ocasions per any

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	35/101



ANUNCI

PM10	Valor límit actual RD 102/2011	Valor límit actual PQA 2027 (decret 132/2024)	Valor límit 2030 Directiva (UE) 2024/2881	Recomanacions OMS
------	-----------------------------------	---	---	-------------------

Valor límit anual (Vla)	40 µg/m3	30 µg/m3 (2025) i 25 µg/m3 (2027)	20 µg/m3	15 µg/m3
-------------------------	----------	-----------------------------------	----------	----------

Valor límit diari (Vld)	50 µg/m3 en 35 ocasions per any	-	45 µg/m3 en 18 ocasions per any	45 µg/m3 en 18 ocasions per any
-------------------------	---------------------------------	---	---------------------------------	---------------------------------

PM2,5	Valor límit actual RD 102/2011	Valor límit actual PQA 2027 (decret 132/2024)	Valor límit 2030 Directiva (UE) 2024/2881	Recomanacions OMS
-------	-----------------------------------	---	---	-------------------

Valor límit anual (Vla)	25 µg/m3	15 µg/m3 (2025) i 13 µg/m3 (2027)	10 µg/m3	5 µg/m3
-------------------------	----------	-----------------------------------	----------	---------

Valor límit diari (Vld)	-	-	25 µg/m3 en 18 ocasions per any	15 µg/m3 en 18 ocasions per any
-------------------------	---	---	---------------------------------	---------------------------------

O ₃	Valor límit actual RD 102/2011	Valor límit actual PQA 2027 (decret 132/2024)	Valor límit 2030 Directiva (UE) 2024/2881	Recomanacions OMS
----------------	-----------------------------------	---	---	-------------------

Valor límit diari (Vld) màxima horària de les mitjanes octohoràries	120 µg/m3 en 25 ocasions per any	120 µg/m3 en 22 ocasions (2025) i 20 (2027) per any.	120 µg/m3 en 18 ocasions per any	60 µg/m3 en 4 dies per any
---	----------------------------------	--	----------------------------------	----------------------------

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la generalitat de Catalunya, BOE, Comissió Europea i OMS

A banda de les dades de les estacions de referència, cal destacar que l'Ajuntament de Mataró ha anat realitzant diversos estudis de la qualitat de l'aire. A continuació, es descriuen els quatre estudis més recents:

L'any 2021 van realitzar una campanya de detecció de la contaminació per NO₂ al municipi mitjançant el mètode d'avaluació de la qualitat de l'aire amb captació passiva a través de tubs de difusió de Palmes. L'estudi es va realitzar del 28 de setembre al 18 de novembre de 2021, amb la instal·lació de 30 captadors passius. A l'apartat 3.5.1 es resumeixen les conclusions de l'estudi.

L'any 2022 es va realitzar un altre estudi per determinar el nivell d'immissions per NO₂ a la ciutat, la metodologia de l'estudi va ser la mesura de les immissions d'aquest gas amb 70 dosímetres passius durant dos períodes de tres setmanes cadascun (de l'11/05/2022 al 01/06/2022, i del 27/10/2022 al 17/11/2022).

ANUNCI

L'any 2023 van realitzar una campanya de detecció de la contaminació per NO₂ al municipi mitjançant el mètode d'avaluació de la qualitat de l'aire amb captació passiva a través de tubs de difusió. L'estudi es va realitzar del 3 de novembre al 1 de desembre de 2023, amb la instal·lació de 30 captadors passius. A l'apartat 3.5.1 es resumeixen les conclusions de l'estudi.

L'any 2024 van realitzar una campanya de detecció de la contaminació per NO₂ al municipi mitjançant el mètode d'avaluació de la qualitat de l'aire amb captació passiva a través de tubs de difusió. L'estudi es va realitzar del 10 al 30 d'abril de 2024, amb la instal·lació de 32 captadors passius. A l'apartat 3.5.1 es resumeixen les conclusions de l'estudi.

Figura 7 Tipologia punts de mesurament NO₂ Estudi Qualitat de l'Aire de Mataró i 2024



Font: Estudi Qualitat de l'Aire de Mataró

3.5.1. Diòxid de nitrogen

Pel que fa a les estacions de mesura de NO₂ a la ZQA7: Maresme, només hi ha un punt de mesurament amb dades consolidades que correspon amb l'estació de referència del present document.

Les dades de l'estació de Mataró (passeig dels Molins) mostren una davallada progressiva dels nivells d'aquest contaminant. Tot i això, cal destacar el paper de les restriccions de la mobilitat produïdes per la pandèmia com a element clau que explica l'evolució de les dades. Pel que fa al període pre-pandèmic, es caracteritza per una davallada molt moderada dels contaminants (2017-2019). Amb l'entrada en vigor de les restriccions a la mobilitat per la pandèmia entre 2019 i 2020, s'observa una intensa disminució dels nivells de NO₂. Tot i això, no s'ha observat un efecte rebot quan s'han aixecat les restriccions a la mobilitat un cop finalitzada la pandèmia; les dades s'han estabilitzat i fins i tot han disminuït entre l'any 2022 i 2023, confirmant la tendència.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32	
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança			
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)			
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	37/101	

ANUNCI

Taula 13. Valors No_2 període 2017 – 2023, Zona de Qualitat de l'Aire 7

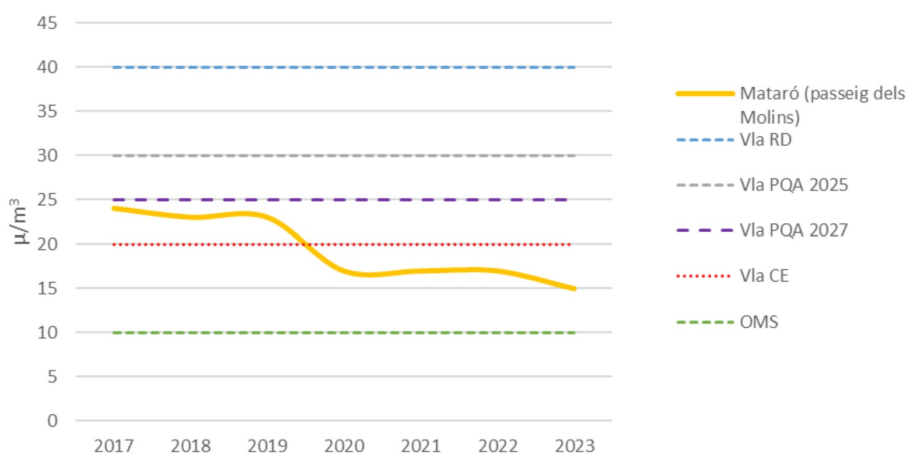
Estació	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Mataró (laboratori d'aigües)	-	-	-	-	-	-	-
Mataró (passeig dels Molins)	24	23	23	17	17	17	15
Tiana (ajuntament)	-	-	-	-	-	-	-

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de les XVPCA de la Generalitat de Catalunya

L'estació de referència Mataró (passeig dels Molins), durant l'any 2023, no va presentar superacions segons la legislació vigent tant a nivell nacional com Europeu. Només presenta superacions si es prenen com a referència els valors recomanats per l'OMS que no són de caràcter normatiu.

A més, durant l'any 2023 no hi va haver superacions en el valor límit horari.

Gràfic 1 Valors límit anuals No_2 estacions ZQA 7

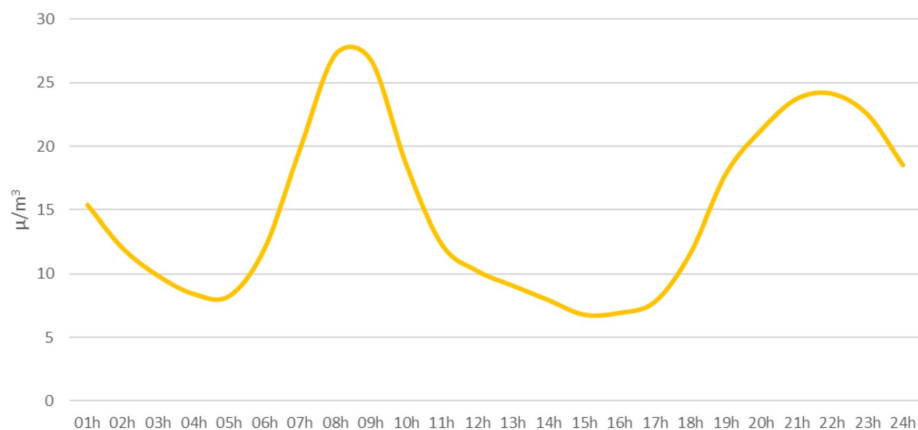


Font: Elaboració pròpia a partir de dades de les XVPCA de la Generalitat de Catalunya

La distribució horària de contaminants en aquesta estació presenta dos períodes pic de concentració de contaminants que coincideixen en les hores màximes de mobilitat d'entrada i sortida dels llocs de treball. El primer període pic, s'observa entre les 7h i les 9h i el segon en forma més d'altiplà entre les 19h i les 23h per efecte retard de les emissions que es produeixen a la tarda. Els valors màxims del dia es donen a les 8h del matí amb concentracions que superen els 28 μ/m^3 .

ANUNCI

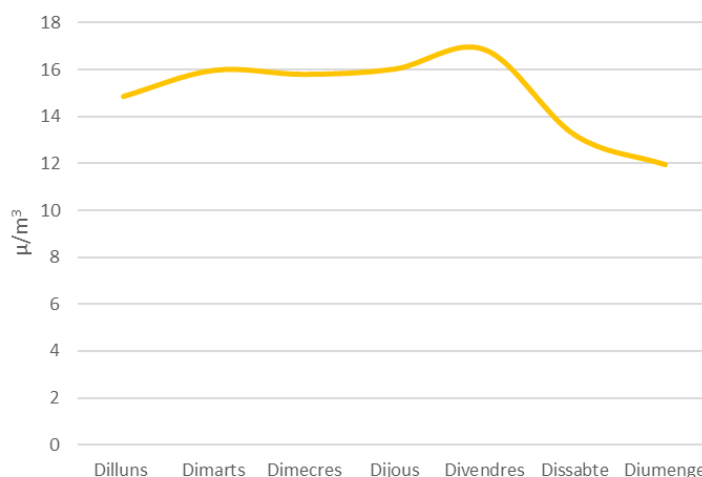
Gràfic 2 Distribució horària de la contaminació estació Mataró (passeig dels Molins)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de les XVPCA de la Generalitat de Catalunya

Si s'analitzen els nivells d'immissió per dia de la setmana, s'observa que el dia amb major valor de contaminants és el divendres, amb 17 µg/m³, i el menor és el diumenge, amb 12 µg/m³. Aquestes dades corroboren l'afirmació que el volum de trànsit viari i mobilitat està íntimament lligat amb els nivells d'immissió de NO₂.

Gràfic 3 Distribució setmanal nivell d'immissions estació Mataró (Passeig dels Molins)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de les XVPCA de la Generalitat de Catalunya

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	39/101



ANUNCI

A banda de les dades de les estacions de la XVPCA, Mataró compta amb resultats dels diferents estudis de contaminació per NO_2 que s'han realitzat:

Els resultats de l'estudi de la campanya de sensors realitzat l'any 2022 mostren que les mitjanes extretes del període analitzat en les estacions urbanes de fons han estat de $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Per tant, les dades d'aquest estudi, tot i que es troben per sobre de les dades de l'estació de Mataró (passeig dels Molins), es troben per sota de tots els valors límit, excepte les recomanacions de l'OMS.

A més, els resultats de l'estudi de qualitat de l'aire donen una mitjana del conjunt dels punts sensoritzats de mesura de $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (per sobre dels valors de l'estació de referència Mataró (passeig dels Molins)). Així i tot, els valors obtinguts dels diferents punts oscil·len entre els $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Els punts sensoritzats on més contaminació s'ha detectat són les del tipus trànsit i les estacions situades a les zones més denses de la ciutat. A continuació, es presenten les mitjanes del nivell d'immissions en NO_2 dels diferents punts:

Figura 8 Mitjana valor immissions NO_2 pel conjunt de les estacions 2022



Font: Estudi Qualitat de l'Aire de Mataró

L'any 2023 es va dur a terme un estudi de sensors per mesurar els nivells de NO_2 en diversos punts del municipi. La mitjana de concentració durant el període analitzat va ser de $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als punts de fons i de $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als punts de trànsit.

Aquests valors es troben dins dels límits normatius actualment vigents, establerts per la Directiva 2008/50/CE i el Reial decret 102/2011, que fixen el lílndar anual en $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Per tant, no s'ha produït cap superació dels valors límit legalment aplicables.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	40/101



ANUNCI

Tot i que els nivells mesurats són superiors als valors recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS) i als objectius més exigents fixats per la futura Directiva (UE) 2024/2881 i pel Decret 132/2024 (Pla de qualitat de l'aire horitzó 2027), aquests estàndards encara no són legalment vinculants i no comprometen el compliment normatiu actual.

Figura 9 Mitjana valor immissions NO_2 pel conjunt de les estacions 2023



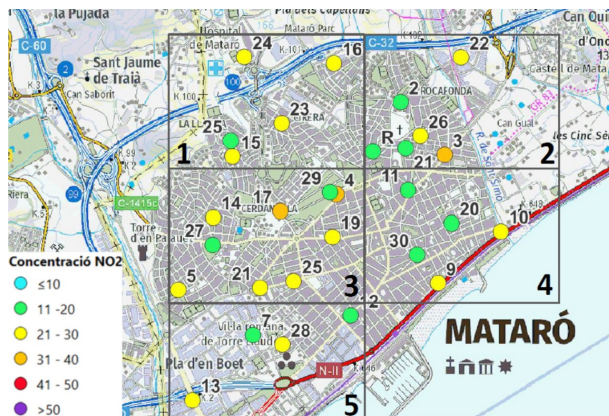
Font: Estudi Qualitat de l'Aire de Mataró

En l'estudi de sensors realitzat l'any 2024, s'observa una millora generalitzada dels nivells de NO_2 respecte a l'any anterior. Les concentracions mitjanes van ser de $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als punts de fons i de $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als punts de trànsit, confirmant una tendència descendent en els nivells d'aquest contaminant.

Malgrat que els valors dels punts de trànsit se situen encara per sobre dels objectius marcats per normatives més exigents de futur, com la Directiva (UE) 2024/2881 i les recomanacions de l'OMS, es mantenen clarament per sota dels llindars legals vigents. Aquest comportament reafirma el compliment del marc normatiu actual en matèria de qualitat de l'aire i el progrés cap a nivells ambientals més ambiciosos a mitjà termini.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32	
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança			
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)			
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	41/101	

Figura 10 Mitjana valor immissions NO₂ pel conjunt de les estacions 2024



Font: Estudi Qualitat de l'Aire de Mataró

3.5.2. Partícules PM₁₀

A la Zona de Qualitat de L'aire 7 (ZQA7: Maresme) existeixen 2 estacions que tenen registres de PM₁₀. Aquestes estacions únicament tenen superacions dels límits establerts recomanats per l'OMS, ja que compleixen amb la legislació nacional i de la UE.

Com ja s'ha esmentat amb anterioritat, per al present document s'agafarà com a valors de referència, les dades de l'estació de Mataró (laboratori d'Aigües).

Taula 14 Valors PM₁₀ període 2017 -2023, Zona de Qualitat de l'Aire 7

Estació	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Mataró (Laboratori d'Aigües)	19	18	-	16	16	18	17
Mataró (passeig dels Molins)	19	17	17	19	19	20	17

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de les XVPCA de la Generalitat de Catalunya

L'estació de Mataró (laboratori d'Aigües) mostra una tendència lleugerament descendent en els nivells d'immissió de PM₁₀. Durant l'any 2023, els nivells mitjans anuals i els valors diaris registrats es van mantenir

ANUNCI

dins dels límits legals establerts per la normativa vigent, tant a nivell estatal com europeu (Directiva 2008/50/CE i Reial decret 102/2011).

En concret, només es va produir una superació puntual del valor límit diari ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$), molt per sota del màxim permès de 35 superacions anuals, la qual cosa confirma el compliment dels criteris legals de qualitat de l'aire.

Cal assenyalar que els valors observats se situen per sobre de les recomanacions més restrictives de l'Organització Mundial de la Salut (OMS). Tot i això, aquests valors no tenen caràcter vinculant en el marc normatiu actual i no impliquen cap incompliment legal.

3.5.3. Partícules PM_{2,5}

Quant a PM_{2,5}, la ZQA 7 només compta amb una estació (laboratori d'Aigües) que tingui registres històrics consolidats per aquest contaminant. Per aquest motiu, com ja s'ha esmentat amb anterioritat, aquesta serà l'estació de referència pel present document.

Taula 15 Valors PM₁₀ període 2017 -2023, Zona de Qualitat de l'Aire 7

Estació	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Mataró (Laboratori d'Aigües)	12	11	10	9	10	10	9
Mataró (passeig dels Molins)	-	-	-	-	-	-	-

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de les XVPCA de la Generalitat de Catalunya

En relació amb el contaminant PM_{2,5}, l'estació del Laboratori d'Aigües de Mataró, única amb registres històrics consolidats dins la ZQA7 (Maresme), mostra una tendència sostinguda a la disminució dels nivells d'immissió.

Les dades més recents confirmen el compliment dels valors límit establerts per la normativa vigent, tant a nivell estatal com europeu, en concordança amb el que estableixen la Directiva 2008/50/CE i el Reial decret 102/2011.

És important destacar que els nivells mesurats es mantenen dins del llindar legal actualment exigible, i que, en cap cas, s'ha registrat cap superació del valor límit normatiu per a PM_{2,5}.

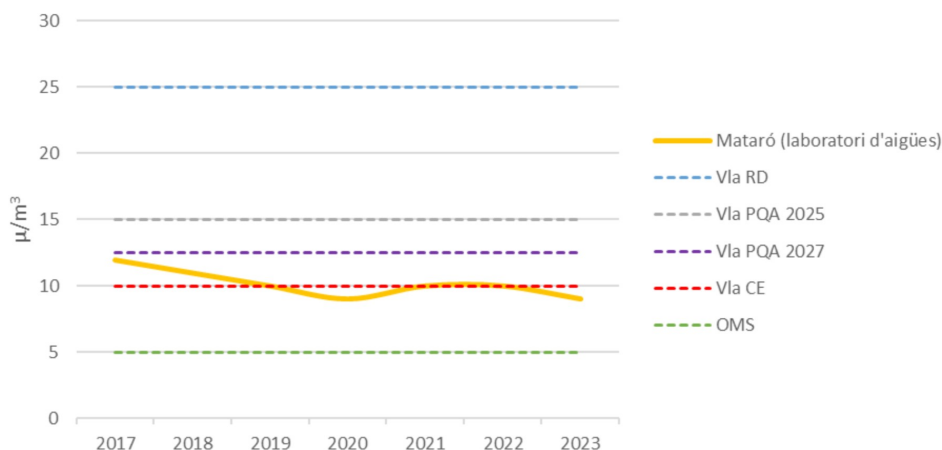
Tot i que els valors observats se situen per sobre de les recomanacions més estrictes formulades per l'Organització Mundial de la Salut (OMS), aquestes no tenen caràcter legalment vinculant i no afecten el compliment normatiu del municipi en matèria de qualitat de l'aire.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	43/101



ANUNCI

Gràfica 4. Evolució valor d'immissions a les estacions ZQA7 per PM2,5



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de les XVPCA de la Generalitat de Catalunya

3.5.4. Ozó (O₃)

Pel que fa a l'ozó (O₃), l'única estació de la ZQA 7 que disposa de registres històrics consolidats és la de Mataró (passeig dels Molins), la qual s'estableix com a estació de referència per al present estudi.

La següent taula marca els dies que l'estació de referència ha superat el valor objectiu per la protecció de la salut humana (VOPS), segons el RD 102/2011.

Taula 16 Dies de superacions ZQA7 per O₃

Estació	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Mataró (Passeig dels Molins)	-	12	16	12	12	7	11

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de les XVPCA de la Generalitat de Catalunya

L'estació de mesura del passeig dels Molins de Mataró reflecteix una tendència a la millora dels nivells d'ozó (O₃) des de 2020, en part gràcies a la reducció de la mobilitat durant la pandèmia. A partir de 2023, amb l'augment de l'activitat i del trànsit, s'ha detectat un repunt en el nombre de dies amb concentracions elevades, tot i que no s'ha arribat als nivells de superació registrats l'any 2019.

Malgrat aquesta evolució recent, els valors registrats compleixen plenament amb els límits establerts per la normativa vigent, concretament:

- Reial decret 102/2011: límit de 120 µg/m³ en un màxim de 25 superacions anuals – complert.



ANUNCI

- Directiva (UE) 2024/2881: límit de 120 µg/m³ en un màxim de 18 ocasions – complert.
- Pla de qualitat de l'aire horitzó 2027 (Decret 132/2024): límit de 120 µg/m³ en un màxim de 20 ocasions l'any 2027 – complert (de forma anticipada).

Per tant, la qualitat de l'aire a Mataró respecte a l'ozó es troba dins dels valors legalment permesos, tant per la normativa espanyola com per l'europea, incloent el nou marc progressiu establert per al 2027.

Si bé els valors mesurats se situen per sobre de les recomanacions sanitàries de l'Organització Mundial de la Salut (OMS), que són molt més estrictes (60 µg/m³ en només quatre dies l'any), aquestes recomanacions no tenen caràcter legalment vinculant i no impliquen cap incompliment normatiu en el context actual.

Per tal de fer un seguiment acurat de l'evolució de la qualitat de l'aire en relació amb la implantació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE), es durà a terme una campanya de monitorització mitjançant sensors ambientals. El nombre total de dispositius que es posaran a disposició del municipi es preveu que sigui d'entre 2 i 4 sensors.

Les ubicacions òptimes dels sensors dins i fora de l'àmbit de la ZBE, es valoraran a partir de l'estudi de diferents escenaris en funció del nombre de dispositius disponibles, tenint en compte criteris objectius com ara:

- Els nivells històricament elevats de contaminació, especialment pel que fa al diòxid de nitrogen (NO₂), segons les campanyes anuals realitzades des de l'any 2018.
- La vulnerabilitat de la població exposada, amb especial atenció a entorns escolars, centres sanitaris, residències de gent gran i altres equipaments sensibles.
- La necessitat de complementar les dades amb l'estació de referència existent a la ciutat, situada fora del perímetre de la ZBE.

Es plantegen diverses configuracions per garantir una monitorització representativa tant en zones de trànsit com en zones de fons, a l'interior i a l'exterior de la ZBE. Així, per exemple, en cas de disposar de quatre dispositius, es preveu la instal·lació equilibrada entre aquestes tipologies d'ubicació. En escenaris amb menys sensors, es prioritzaran els punts amb major intensitat de trànsit per obtenir una visió clara de l'impacte directe de la mesura.

Els sensors mesuraran els principals contaminants atmosfèrics vinculats al trànsit rodad, incloent-hi monòxid de carboni (CO), diòxid de nitrogen (NO₂), òxid nítric (NO), ozó (O₃), diòxid de sofre (SO₂), partícules en suspensió PM₁₀ i PM_{2,5}. Juntament amb les dades proporcionades per l'estació de referència, aquestes mesures serviran de base per al seguiment i avaluació de l'impacte de la ZBE durant les diferents fases de la seva implementació.

3.6. Qualitat acústica

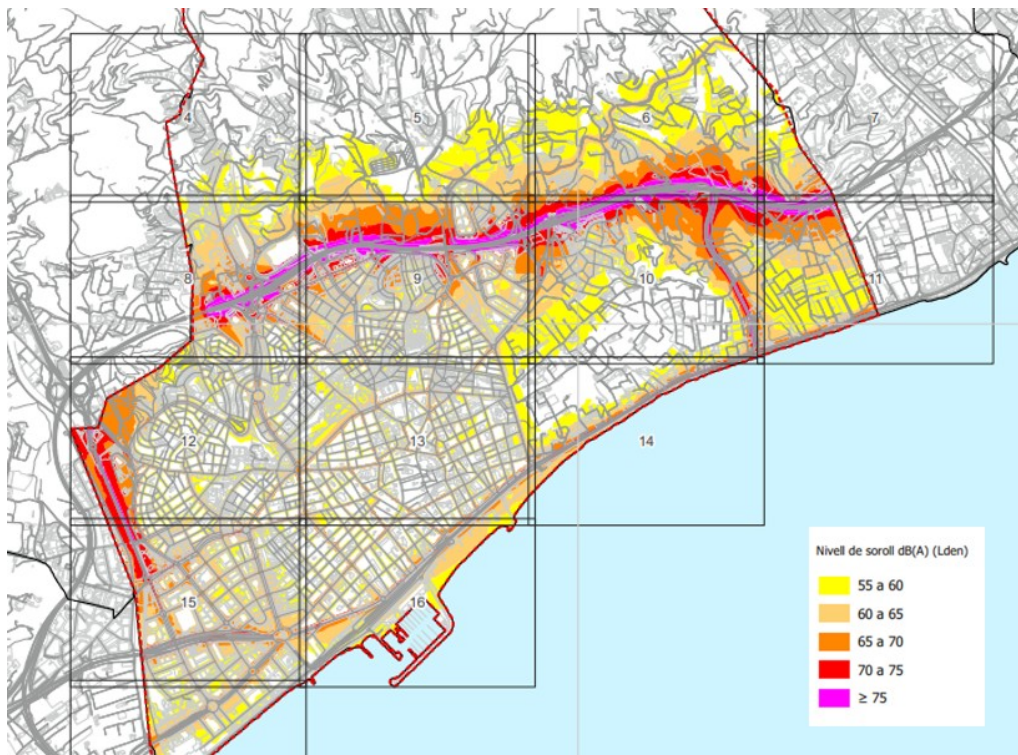
El municipi de Mataró disposa d'un mapa de capacitat acústica (MCA) vigent des del 24 de maig de 2025. A continuació, es presenta la imatge corresponent a la proposta del nou MCA aplicat a la xarxa viària, en què s'identifica com a principal font de soroll la carretera C-34, seguida, en menor mesura, per la B-40, l'N-II i la C-31E.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	45/101



ANUNCI

Figura 11 Proposta d'actualització del Mapa de Capacitat Acústica Mataró, viari Lden



Font: Projecte Mapa de Capacitat Acústica 2023

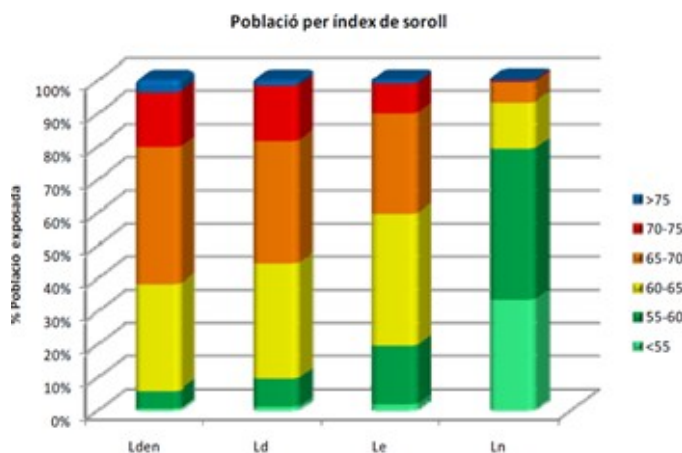
A més del MCA, el municipi té en vigor un mapa estratègic de soroll en Fase 4 el que significa que Mataró es troba dins del quart cicle quinquennal establert per la normativa europea i estatal per a l'avaluació i gestió del soroll ambiental. Aquest estableix el trànsit viari com a principal font de soroll del municipi, també cal esmentar que els modes ferroviaris causen contaminació acústica, però en tot cas, en aquest municipi els efectes són molt localitzats.

Segons l'anàlisi de les dades resultants del mapa estratègic de soroll, es desprèn que en període diürn la major part de la població es troba en zones amb uns nivells de contaminació acústica entre moderats i alts.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	46/101



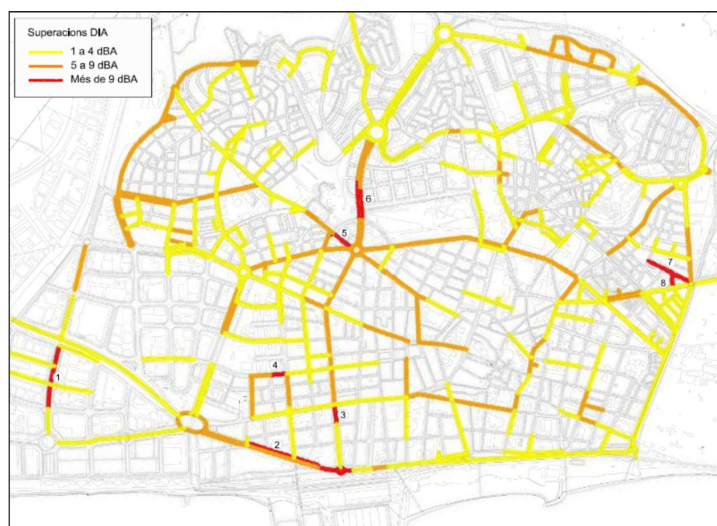
Figura 12 Població exposada als diferents nivells de soroll



Font: Mapa estratègic de soroll 2017

A banda de la població exposada al soroll, aquest estudi també ha identificat les àrees on es donen superacions dels límits d'immissions en contaminació acústica al municipi, les quals coincideixen amb les principals artèries viàries del municipi.

Figura 13 Mapa de superacions nivell immissió contaminació acústica.



Font: Mapa estratègic de soroll 2017

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	47/101



ANUNCI

Pel que fa al seguiment i control de la contaminació acústica associada a la nova Zona de Baixes Emissions (ZBE), s'utilitzaran els sensors ja subministrats per l'ATM, els quals incorporen un sensor acústic independent vinculat al sensor de qualitat de l'aire. Tot i ser independents, es recomana la seva col·locació conjunta en un mateix punt de mesura. Addicionalment, l'Ajuntament disposa de dos sensors específics de monitorització del soroll ambiental que es podran emprar per a estudis detallats en aquelles àrees potencialment més sorolloses situades fora de l'àmbit de la ZBE, especialment si es detecta un possible increment del nivell sonor com a conseqüència indirecta de la seva implantació.

En aquest sentit, s'està duent a terme una campanya de monitorització acústica prèvia a l'entrada en funcionament de la ZBE, amb punts de mesura tant a l'interior com a l'exterior del seu àmbit. Aquesta diagnosi inicial té per objectiu establir una base comparativa que permeti avaluar posteriorment els possibles canvis en els nivells de soroll derivats de l'aplicació de la ZBE.

La primera fase de mesuraments s'ha dut a terme entre els mesos de maig i juny de 2025, als següents emplaçaments:

- 1r punt: Carrer de la Riera
- 2n punt: Plaça de l'Ajuntament
- 3r punt: Carrer de Sant Cristòfol
- 4t punt: Carrer de Bonaire
- 5è punt: Carrer de la Coma

La segona fase està prevista per al mes de setembre de 2025, amb els següents punts de mesura:

- 6è punt: Carrer de l'Hospital
- 7è punt: Camí Ral, 373
- 8è punt: Muralla de Sant Llorenç
- 9è punt: Plaça de Les Tereses
- 10è punt: Carrer d'Argentona

Finalment, un cop implementada la ZBE, es preveu repetir els mesuraments als mateixos punts amb la finalitat de valorar-ne l'impacte acústic i determinar si s'han produït canvis significatius en els nivells de contaminació sonora.

4. Objectius quantificables de la ZBE

El RD 1052/2022 estableix, en els articles 3, 7 i 8, els objectius de les zones de baixes emissions. Principalment, aquesta mesura ha de contribuir a la millora de la qualitat de l'aire i la mitigació del canvi climàtic. En matèria de qualitat de l'aire, el Reial Decret (article 7) requereix que les ZBE compleixin amb els límits de qualitat de l'aire previstos al RD 102/2011 (així ho explicita també el Decret 132/2024) i especifica que el projecte de ZBE contribuirà addicionalment a assolir, en un termini raonable, els valors guia de les directrius de qualitat de l'aire de l'OMS. En matèria de canvi climàtic, la norma afirma, en l'article 8, que les

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	48/101



ANUNCI

entitats locals hauran de contribuir a la reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle reduint l'ús del vehicle privat en favor dels modes de transport sostenible. Complementàriament, les ZBE també vetllaran per l'assoliment dels objectius de qualitat acústica i la promoció de l'eficiència energètica dels mitjans de transport.

Per tot això, la ZBE de Mataró proposa els següents objectius:

1. Donar compliment al marc normatiu d'aplicació.
2. Millorar la qualitat de l'aire, la salut i el benestar de les persones, amb la reducció de la contaminació atmosfèrica i acústica.
3. Contribuir a la mitigació del canvi climàtic, amb la reducció dels gasos amb efecte d'hivernacle.
4. L'impuls d'un model de mobilitat més eficient energèticament.
5. Impulsar una mobilitat més sostenible catalitzant el traspàs modal cap a la mobilitat activa i el transport públic.
6. Una reducció del trànsit rodat i de la congestió.

El mateix RD 1052/2022 estableix que caldrà quantificar i fer el seguiment de l'assoliment dels objectius. En aquest sentit, els objectius quantificables de la ZBE de Mataró s'articulen en dos subgrups: els objectius principals, que fan referència al compliment normatiu en matèria de qualitat de l'aire i canvi climàtic; i els secundaris, que aposten per contribuir a la reducció de la contaminació acústica, l'impuls del canvi modal i la promoció de l'eficiència energètica.

Objectius principals – mantenir-se per sota dels valors límit de la normativa vigent

Tal com recull l'article 3.1 del RD 1052/2022, les ZBE han de fer referència, de manera principal, a la millora de la qualitat de l'aire i la mitigació del canvi climàtic. És a dir, les ZBE han de permetre incidir sobre les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (típicament CO₂, com a gas amb efecte d'hivernacle equivalent) i de contaminants locals (òxids de nitrogen i partícules en suspensió, sobretot) associades a la mobilitat del municipi.

Pel que fa als objectius quantificables de millora de la qualitat ambiental, es contempla com a objectiu mantenir els nivells d'immissions per sota dels valors límit i dels valors objectiu regulats al Decret 132/202, pel qual s'aprova el Pla de Qualitat de l'Aire, per a 2027 en els contaminants diòxid de nitrogen (NO₂), partícules en suspensió de diàmetre aerodinàmic inferior a 10 micres (PM₁₀), partícules en suspensió de diàmetre aerodinàmic inferior a 2,5 micres (PM_{2,5}), i ozó (O₃). Aquests lílindars, ja complerts els darrers anys, són més exigents que els establerts al RD 102/2011.

Es fa menció de l'ozó troposfèric per donar compliment al Decret 132/2024. Tanmateix, tècnicament es considera que l'O₃ no és un contaminant escaient a l'hora de concebre una ZBE i de fer-ne el corresponent seguiment, donat que es tracta d'un contaminant secundari, sovint amb un gran percentatge de fonts emissores dels seus contaminants precursors que queden fora del terme municipal. Per tant, no s'estableix un objectiu quantificable per aquest contaminant.

També és objectiu del Pla mantenir els nivells d'immissions per sota dels valors límit i dels valors objectius que es regulen en la nova Directiva (UE) 2024/2881 del Parlament Europeu i del Consell per un aire més net a Europa. La norma estableix, de cara a 2030, uns lílindars més estrictes i els governs de la Unió Europea

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	49/101



ANUNCI

tenen dos anys per incorporar les noves disposicions als seus ordenaments jurídics nacionals. Avui en dia, Mataró ja compleix amb aquests límits, segons les dades oficials de la xarxa de vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica (XVPCA).

Si bé és cert que la contaminació a la ciutat, actualment, compleix amb els límits de la normativa ambiental, encara es troba lluny de les directrius recomanades per l'OMS en aquesta matèria. L'organització assegura que la contaminació de l'aire és un dels majors riscos ambientals que existeixen per a la salut. La disminució dels nivells de pol·lució pot reduir la càrrega de morbiditat derivada dels accidents cerebrovasculars, les cardiopaties, els càncers de pulmó i les pneumopaties cròniques i agudes, com ara l'asma. Per tant, és també objectiu d'aquesta ZBE assolir o aproximar-se als límits recomanats per l'OMS.

Quant a l'objectiu de reducció de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, el fet és que ni el RD 1052/2022 ni el Decret 132/2024 no estableixen un percentatge exacte. La quantificació d'aquest objectiu hauria de tenir en compte els compromisos existents, a diferents escales, en matèria de descarbonització. En primer lloc, cal destacar la recentment aprovada actualització del Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima 2023-2030 (PNIEC), que incrementa l'ambició estatal de disminució de les emissions de GEH, fixant-la en un 32% de reducció el 2030 respecte als valors de 1990. En concret, per als sectors difusos (entre els quals s'inclou el sector del transport), es fixa per a 2030 una reducció de les emissions de GEH del 42% (abans de l'actualització del PNIEC, era del 39,1%). El mateix PNIEC compta, per assolir aquesta reducció substancial d'emissions, amb l'efecte de la implementació generalitzada de ZBE arreu del territori espanyol, en resposta a l'obligatorietat fixada per la Llei estatal de canvi climàtic.

A banda, s'enumeren a continuació els objectius de reducció de les emissions de CO₂, com a GEH, de plans relacionats amb la mobilitat que es consideren incidents:

- Pla director de mobilitat del SIMMB 2020-2025 (pdM): considerant els objectius que fixa el pdM per als PMUS (mesura EA09): -6,8%
- PMUS Mataró: considera la reducció CO₂ del -26% pel període (2018-2030).
- PAESC Mataró: considera la reducció CO₂ del -48,5% pel període (2005-2030).

Objectius secundaris – contribuir a la reducció de la contaminació acústica, l'eficiència energètica i el canvi modal

En segona instància, tal com recull el RD 1052/2022 en l'article 3.2, les ZBE han d'abordar un seguit d'objectius, que es podrien considerar secundaris (per oposició al qualificatiu de principals que s'assigna als objectius referits en l'article 3.1) i que tenen a veure amb altres externalitats ambientals i socials de la mobilitat. En aquest cas, no es disposen d'objectius quantificables preestablerts per la normativa de rang superior, i s'empraran valors de referència de la planificació existent. El compliment d'aquests objectius es farà a través dels indicadors de seguiment recollits en l'apartat 7 d'aquest projecte.

El Reial Decret cita la millora de la qualitat acústica com un dels objectius complementaris de la ZBE. Aquesta mesura ha de contribuir a l'assoliment del objectius de qualitat acústica que siguin aplicables segons la zonificació de les àrees on es despleguin. Per tant, caldrà avaluar l'impacte acústic de la ZBE en aquelles zones de la ciutat que pateixin superacions, tal com indica el mapa de soroll de Mataró.

L'eficiència energètica és un altre d'aquests objectius secundaris. La implementació de la ZBE suposarà un impuls de la renovació del parc de vehicles, amb la substitució dels vehicles més contaminants per opcions

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	50/101



ANUNCI

més sostenibles. La normativa de rang superior no assigna un llindar concret d'assoliment d'aquest objectiu, pel que la xifra objectiu de la ZBE anirà en línia amb els objectius establerts al PMUS de Mataró.

El darrer aspecte a tenir en compte és el canvi modal. L'impuls de la ZBE, conjuntament amb altres mesures de mobilitat complementàries, ajudarà a reduir l'ús del vehicle privat en els desplaçaments, potenciant els modes sostenibles com la mobilitat activa o el transport públic. Un altre efecte d'aquest traspàs modal és la reducció del trànsit i la congestió, amb la disminució dels vehicles – km un cop aplicada la ZBE. Els objectius de canvi modal, com en el cas de l'eficiència energètica, aniran en línia amb els establerts pel PMUS de Mataró.

4.1. Taula resum dels objectius quantificables de la ZBE

A la taula següent es resumeixen els objectius quantificables de la ZBE de Mataró. La taula incorpora els objectius legals i els de la planificació de referència, així com l'enllaç als indicadors per fer-ne el seguiment corresponent.

Objectius principals			
Mantenir les emissions de contaminants locals per sota dels llindars legals			
Contaminants locals	NO2	PM10	PM2,5
Valor Límit RD 102/2011	40µg/m³	40µg/m³	25µg/m³
Valors límits PQA 2027, Decret 132/2024	30µg/m³	25µg/m³	13µg/m³
Valor límit Directiva Europea (UE) 2024/2881	20µg/m³	20µg/m³	10µg/m³
Valor representatiu del municipi (2023) estació Mataró passeig Molins (NO ₂) i Laboratori d'aigües per partícules	15µg/m³	17µg/m³	9µg/m³
Indicadors de seguiment: (1A, 1B, 2A, 2B, 2C)			
Reducir les emissions de contaminants per apropar-se als llindars recomanats per l'OMS			
Contaminants locals	NO2	PM10	PM2,5
Recomanacions OMS	10µg/m³	15µg/m³	5µg/m³

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	51/101



ANUNCI

Valor representatiu del municipi (2023) estació Mataró passeig Molins (NO ₂) i Laboratori d'aigües per partícules	15µg/m ³	17µg/m ³	9µg/m ³
---	---------------------	---------------------	--------------------

Indicadors de seguiment: [\(1A, 1B, 2A, 2B, 2C\)](#)**Contribuir a la reducció d'emissions de GEH**

Pla director de mobilitat del SIMMB 2020-2025 (pdM): considerant els objectius que fixa el pdM per als PMUS (mesura EA09)	-6,8%
---	-------

Valor representatiu del municipi (2018) PMUS Mataró escenari 2018 - 2030	-26%
--	------

Valor representatiu del municipi (2005) PAESC Mataró pel sector del transport	-48,5%
---	--------

Indicadors de seguiment: [\(3\)](#)**Objectius secundaris****Contribuir als objectius de qualitat acústica de Mataró**

% de població exposada al soroll	Ldia	Lvespre	Lnit
Reducció de la població exposada a nivells de superació dels llindars Ld, Le i Ln per sota dels 65 dBA, segons el Mapa de Soroll de Mataró (esborrany 2023)	7%	1,5%	1,4%

Indicadors de seguiment: [\(11\)](#)**Contribuir a la reducció de la quota modal dels vehicle privat**

Pla director de mobilitat de l'àmbit SIMMB 2020-2025 (pdM)	-9%
--	-----

Objectiu del municipi al PMUS 2018- 2030	-31%
--	------

Valor representatiu del municipi (2018) % de desplaçaments en vehicle privat	51%
--	-----

Indicadors de seguiment: [\(4\)](#)**Contribuir a la reducció del consum energètic (eficiència del parc de vehicles)**

Pla director de mobilitat de l'àmbit SIMMB 2020-2025 (pdM)	-6,8%
--	-------

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	52/101



ANUNCI

Valor representatiu del municipi (2021) % de vehicles zero emissions del parc circulant

0,9%

Indicadors de seguiment: (5)

5. Proposta de ZBE

5.1. Metodologia

S'ha establert una adaptació de la metodologia emprada a "l'Informe d'alternatives de la ZBE al municipi de Barcelona" de setembre de 2022, elaborat per Barcelona Regional – Agència de Desenvolupament Urbà, i que forma part de l'expedient d'aprovació de l' "Ordenança per la qual es fixen els criteris d'accés, circulació i estacionament de vehicles en la zona de baixes emissions de Barcelona" aprovada definitivament a febrer de 2023. S'adapta la metodologia a les característiques pròpies de la ciutat (patrons de mobilitat, parc de vehicles, oferta de transport públic, qualitat de l'aire, etc.), i es treballa amb les dades disponibles.

Així, els paràmetres considerats per a la definició de la ZBE seran:

- L'àmbit: si afecta tot el municipi o nuclis específics.
- L'horari: si té afectació tots els dies de l'any o en un horari determinat.
- Els vehicles restringits: quins són els vehicles considerats més contaminants.

Àmbit territorial

Els àmbits que es valoren per a la ZBE de Mataró són tres: un afecta el **global del municipi**, un segon que afecta **zona urbana a excepció dels principals polígons** industrials i un tercer que afecta **zona urbana intrarondes**. En aquest sentit, es té en consideració que el centre de la ciutat és un gran generador i pol d'atracció dels desplaçaments que s'originen al municipi, així com en el seu entorn comarcal.

Tot i que la **superfície delimitada intrarondes** no té el mateix abast que tot el municipi, es considera que aquesta és la **gran generadora** del municipi, atès el nombre de comerços, empreses, equipaments i centres de treball que s'hi concentren. Amb la implantació es millorarà la qualitat ambiental d'aquesta zona i, de retruc, la de tota la ciutat.

També cal destacar que l'àmbit d'**intrarondes** és el que disposa de **les millors connexions de transport públic del municipi**. Totes les línies urbanes d'autobús, així com el servei de Rodalies de la Línia R1, hi fan parada. En paral·lel, tot i que la xarxa ciclista municipal encara és inconnexa, aquest àmbit ofereix condicions favorables per als desplaçaments en bicicleta, gràcies a la morfologia dels carrers del centre. A més, el Pla Director de la Bicicleta preveu reforçar la connectivitat d'aquesta zona amb la resta de la infraestructura ciclista urbana, afavorint així un repartiment modal més sostenible.

Convé remarcar que l'article 19 del Decret 132/2024 estipula que les ZBE catalanes han de comptar amb una superfície mínima del 25% del sòl urbà, majoritàriament d'ús residencial. Al seu temps, l'apartat també contempla que, per assolir la superfície indicada, els municipis poden preveure una superfície inicial inferior que augmenti progressivament fins a arribar, en el termini de quatre anys, al 25% requerit.

Horari

L'horari de funcionament de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) s'estableix de dilluns a divendres feiners, de 7 a 20 hores. Aquesta franja respon a una doble consideració: d'una banda, coincideix amb els períodes de

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	53/101



ANUNCI

més alta concentració de contaminants a l'aire, associats als pics de mobilitat urbana del matí i de la tarda; de l'altra, és quan hi ha una millor oferta de transport públic, amb més freqüències i cobertura.

Les dades de qualitat de l'aire a Mataró confirmen que els nivells més alts de contaminació es registren precisament durant aquests moments de màxima intensitat de trànsit. Per contra, les nits i els caps de setmana presenten una menor activitat i, en conseqüència, una incidència ambiental molt inferior. Restringir-hi la circulació tindria, per tant, un impacte molt limitat en la millora de la qualitat de l'aire.

A més, l'anàlisi de l'oferta de transport públic mostra que les connexions més competitives, capaces de fomentar un canvi modal efectiu, es concentren també en dies feiners i dins de l'horari establert. Estendre les restriccions fora d'aquest període suposaria afectar especialment aquells desplaçaments realitzats entre les 20h i les 7h, quan l'alternativa al vehicle privat és molt més limitada.

Finalment, cal destacar que el Decret 132/2024, del Pla de qualitat de l'aire horitzó 2027, en el seu article 20, estableix que l'horari i el calendari d'aplicació de les restriccions s'hauran d'ajustar, tant com sigui possible, als dies feiners i a la franja de 7 a 20 hores.

Tipus de vehicle afectats

En l'any d'implementació de la ZBE, els vehicles sense distintiu ambiental tindran una antiguitat prou alta per ésser substituïts, sobretot si són vehicles utilitzats per a la mobilitat obligada, amb un ús intensiu. La mitjana d'edat d'aquests vehicles estarà per sobre del 20 anys, si es té en compte que un turisme de gasolina tindrà, aproximadament, 24 anys, mentre un dièsel en tindrà 19, el mateix que succeeix amb les furgonetes. Els camions, de mitjana, tindran 19 anys, i les motos i ciclomotors entre 21 i 23 anys. El parc circulant de la ciutat és un reflex d'aquesta situació, ja que, per exemple, els vehicles sense distintiu només representen aproximadament l'11% del total de vehicles que hi circulen habitualment. En el cas dels vehicles amb etiqueta B, la xifra afectada del parc circulant és superior, un 33% del total dels vehicles que circulen per la ciutat.

Aquests vehicles tindran, amb l'entrada en vigor de la ZBE, unes edats compreses entre els 10 (turismes dièsel) i els 19 anys (turismes gasolina). Per tant, es determina que la capacitat de renovació d'aquests vehicles és més complexa i que restringir-ne el seu ús tindrà un major impacte socioeconòmic.

En qualsevol cas, el mateix Decret 132/2024 estableix un calendari de restriccions per a les etiquetes B en els municipis de més de 50.000 habitants. La ZBE de Mataró es regirà per les obligacions legals que estipuli la normativa pel que fa al calendari d'implantació.

Alternatives contemplades

Tenint en consideració els tres aspectes esmentats, s'han valorat sis alternatives que combinen diferents àmbits territorials i tipus de vehicles afectats:

- Alternativa 1: implementar una ZBE en tot l'àmbit municipal (100% sòl urbà residencial), amb restricció d'accés als vehicles sense etiqueta.
- Alternativa 2: implementar una ZBE en tot l'àmbit municipal (100% sòl urbà residencial), amb restricció d'accés als vehicles sense etiqueta i etiqueta B.
- Alternativa 3: implementar una ZBE a la zona urbana, a excepció del polígon del Pla d'en Boet i el polígon de Mata-Rocafonda (el 92% del sòl urbà residencial), amb restricció dels vehicles sense etiqueta.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	54/101



ANUNCI

- Alternativa 4: implementar una ZBE a la zona urbana, a excepció del polígon del Pla d'en Boet i el polígon de Mata-Rocafonda (el 92% del sòl urbà residencial), amb restricció dels vehicles sense etiqueta i etiqueta B.
- Alternativa 5: implementar una ZBE a la zona urbana intrarondes, (el 31% del sòl urbà residencial), amb restricció dels vehicles sense etiqueta.
- Alternativa 6: implementar una ZBE a la zona urbana intrarondes, (el 31% del sòl urbà residencial), amb restricció dels vehicles sense etiqueta i etiqueta B.

Comparativa d'escenaris

A l'hora de comparar les alternatives plantejades, es valoren els beneficis i els impactes que pot tenir la implantació de la mesura. Les puntuacions varien de l'1 al 3, essent 1 l'opció amb menor benefici ambiental i major impacte social, i 3 el de major benefici ambiental i menor impacte social. Així, es tenen en compte:

- Els beneficis ambientals: que són derivats de la reducció del nivell de contaminants. Es considera que un model amb horari global i un de 13 hores (de 7 a 20 h) té impactes ambientals equivalents. En canvi, si s'afecta els vehicles amb distintiu B els beneficis són superiors. A majors beneficis ambientals, major puntuació.
- El cost i la complexitat d'implantació: es valoren els recursos que s'haurien de destinar a la implantació de la mesura, tot considerant la inversió inicial i els costos de manteniment i explotació del sistema. En aquest sentit, es considera que el model d'àmbit global té un cost superior, atès que es necessita un elevat nombre de càmeres de control i senyalització.
- Impacte social: es valoren els costos derivats de la implantació de la mesura sobre les persones afectades, amb el cost de canviar el vehicle i/o adaptar-se a un altre mode de transport. En conseqüència, es determina que té un major impacte social un model de restricció de 24 h, perquè s'afecta persones amb mobilitat obligada en períodes horaris sense tanta oferta de transport públic, i també un model que limiti l'accés als vehicles amb etiqueta B perquè, com ja s'ha vist, encara suposen una part important del parc circulant de la ciutat. També es considera que l'àmbit de ciutat té una major afectació que el nucli central, pel volum de persones i vehicles implicats. A menor impacte social, major puntuació.

La taula següent recull les alternatives plantejades i la puntuació obtinguda en la comparativa:

Aspectes valorats	a1	a2	a3	a4	a5	a6
Beneficis ambientals	7	8	7	8	6	7
Àmbit	3	3	3	3	2	2
Horari	2	2	2	2	2	2
Vehicles afectats	2	3	2	3	2	3
Cost o complexitat d'implantació	2	2	1	1	3	3

Anunci

55

ANUNCI

Impacte social	6	4	6	4	8	6
Àmbit	1	1	1	1	3	3
Horari	2	2	2	2	2	2
Vehicles afectats	3	1	3	1	3	1
Total	15	14	14	13	17	16

Un cop s'han valorat totes les alternatives, l'escenari amb millor puntuació és l'alternativa 5: àmbit intrarondes, amb horari en dia feiner i afectant els vehicles sense distintiu. Aquest escenari és el que millor pondera els beneficis ambientals de la mesura amb els impactes socials que suposa, fent de la ZBE una mesura proporcional.

5.2. Proposta triada

5.2.1. Delimitació, horari i fases d'implementació

La Zona de Baixes Emissions de Mataró s'implantarà en dues fases. La primera fase coincidirà amb l'àmbit de l'illa de vianants del centre de la ciutat i entrarà en funcionament amb l'aprovació i entrada en vigor de l'ordenança reguladora de la ZBE. La segona fase s'estendrà a tot l'àmbit intrarondes i es preveu que entri en funcionament a partir del desembre de 2028. En ambdós casos, les restriccions d'accés i circulació s'aplicaran de dilluns a divendres feiners, en horari de 7 a 20 hores.

Les delimitacions per fase són:

- Fase I: cobrirà la zona de vianants del centre del municipi, amb una extensió de 0,2 km², estarà delimitada per la Muralla del Tigre, la Muralla de Sant Llorenç, la baixada de Santa Anna, el Camí Ral, el carrer de l'Hospital, el carrer de Sant Bonaventura, el carrer de la Coma, la Muralla dels Genovesos i la Muralla de la Presó. Inclou també els carrers d'Amàlia i Sant Josep.
- Fase II: l'àrea estarà delimitada per la ronda de La República pel sud-est, el camí de La Geganta i la ronda d'Alfons X el Savi pel nord, la ronda Cervantes per l'est i el nord-est, i la N-II pel sud i sud-est. L'extensió de la ZBE, un cop implementades les dues fases, serà d'1,6 km².

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	56/101



Figura 14 Delimitació ZBE Mataró



Font: elaboració pròpia

5.2.2. Justificació de la delimitació

La proposta de delimitació de la ZBE de Mataró es justifica per diversos motius:

- La demanda normativa: la llei de canvi climàtic 7/2021, així com el Reial Decret 1052/2022, obliga normativament totes les ciutats de més de 50.000 habitants de l'Estat Espanyol a desenvolupar aquesta mesura, independentment de l'estat de la qualitat de l'aire de cada municipi. A Catalunya, el Decret 132/2024 reitera aquest requeriment i exigeix que la superfície mínima de la mesura ha d'incloure, com a mínim, el 25% de la superfície urbana, majoritàriament d'ús residencial. En aquest sentit, l'Ajuntament de Mataró ha dissenyat un perímetre que assoleixi el llindar mínim establert pel Decret 132/2024 i que, al seu torn, tingui coherència amb els objectius que es persegueixen.
- La generació i atracció de desplaçaments: el perímetre proposat cobreix el centre de la ciutat i, per tant, la zona en què la població es veu més afectada per la contaminació en termes relatius (si s'exclou la perifèria d'una via d'alta capacitat com la C-32, que no és competència de l'Ajuntament). A la població resident se li ha de sumar l'important nombre de persones visitants (per treball, estudis, turisme, etc.) que s'hi concentren cada dia.
- La concentració comercial: l'àrea que es proposa concentra el major nombre d'establiments comercials, fet que genera un alt nombre de desplaçaments diaris de vehicles de distribució de mercaderies. La necessària renovació de la flota incentivarà una reducció de les emissions generades per la distribució urbana de mercaderies.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	57/101



ANUNCI

- Un àrea identificable i amb camins alternatius: La ZBE ha estat dissenyada per permetre sempre rutes alternatives a tots els conductors que no volen entrar dins l'àrea delimitada. Per aquest motiu, tots els carrers que configuren el perímetre exterior de la ZBE són carrers perimetrals que no tenen restricció de circulació. Aquests carrers permeten, en totes les entrades, el canvi de sentit o direcció per evitar així entrar dins la zona amb restriccions de trànsit. A més a més, aquest perímetre és fàcilment identificable amb fronteres comunicables, perceptibles i recordables.

- Un espai amb població i concentració d'equipaments: una vegada implementada tota l'extensió de la ZBE, cobrirà el 29% de la població de Mataró (any 2028), el 34% dels entres educatius i el 32% dels equipaments sanitaris, alhora que se n'exclou l'Hospital de Mataró, atesa la seva funció de centre comarcal de referència.

Figura 15 Cobertura equipaments dins la ZBE



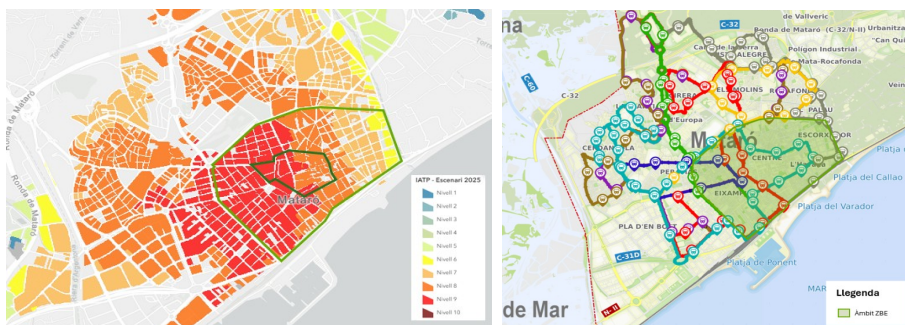
Font: elaboració pròpia

- Una bona oferta de transport públic: l'àrea presenta majoritàriament un nivell d'accessibilitat entre bo i excel·lent, segons l'índex d'accessibilitat al transport públic elaborat per l'Autoritat del Transport Metropolità. La ZBE cobreix la zona amb millor accessibilitat del municipi, és a dir, la zona intrarondes, on, a banda de la xarxa d'autobusos urbans i interurbans, hi ha l'estació de Rodalies de Mataró amb servei de l'R1. A més a més, la ZBE està plenament coberta per la xarxa d'autobusos urbans de Mataró. La major part de les línies tenen parades dins de l'àmbit o en els carrers perimetrals, connectant-lo amb la resta del municipi.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	58/101



Figura 16 Accessibilitat dels transport públic a la ZBE Mataró i línies de bus urbà



Font: elaboració pròpia amb dades OMC i de l'Ajuntament de Mataró

5.2.3. Proposta de restricció

Tal com s'ha exposat en l'anàlisi d'alternatives (apartat 5.1 del present projecte), l'alternativa escollida es considera la més adequada en termes de proporcionalitat i eficàcia ambiental, tenint en compte tant els impactes derivats de la seva aplicació com els beneficis associats a la millora de la qualitat de l'aire i la salut pública.

Els àmbits delimitats per a la implantació de la ZBE, en les diferents fases previstes, incorporaran les restriccions d'accés i circulació als vehicles més contaminants, d'acord amb la classificació ambiental vigent en el moment de la seva activació, i seguint els criteris establerts per la normativa estatal i autonòmica en matèria de qualitat de l'aire.

5.2.4. Punts de recàrrega per al vehicles elèctric a la ZBE

Pel que fa a la mobilitat elèctrica, dins de la ZBE hi ha 8 punts de connexió dels 16 carregadors amb què compta el municipi, el que comporta que el 50% dels punts es troben dins la ZBE

Es troben dins del perímetre de la ZBE:

- Muralla de la Presó, 2 punts de connexió.
- Aparcament a la plaça de Les Tereses, 4 punts de connexió.
- Aparcament de la plaça de Cuba, 2 punts de connexió.

Al perímetre de la zona també es troben els següents punts:

- Aparcament de la plaça de Granollers, 4 punts de connexió.
- Aparcament de l'Espai Firal Parc Central, 4 punts de connexió.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	59/101



ANUNCI

5.2.5. Senyalització i sistema de control d'accessos

Pel que fa a l'equipament per a la delimitació i senyalització, es preveu el desenvolupament d'un sistema de senyalització vertical, que doni compliment a la Instrucció MOV 21|3 de la DGT.

Figura 17 Senyalització proposta per a la ZBE



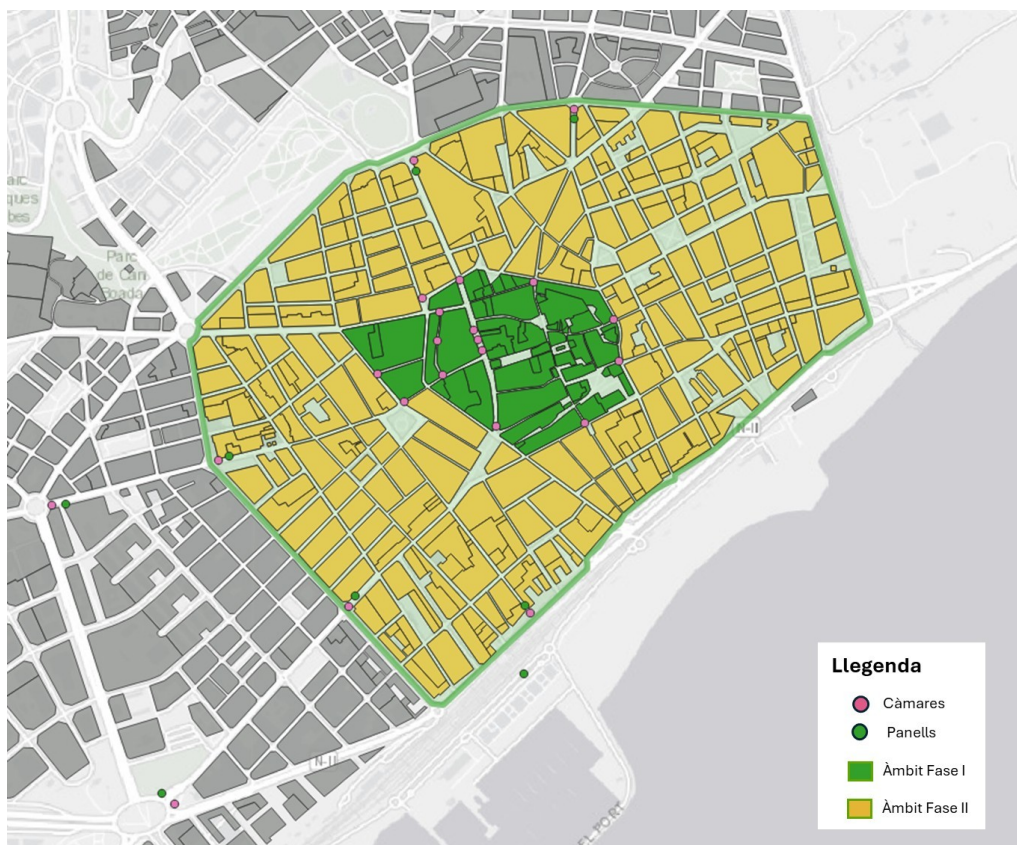
Font: ECOMOU

Per a la ZBE de Mataró hi ha 8 punts de senyalització amb panells i 22 punts de control, diversos punts de control són càmeres de trànsit reversibles que compleixen els requeriments per poder fer les funcions de càmeres de ZBE.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	60/101



Figura 18 Senyalització proposta per a la ZBE



Font: elaboració pròpia amb dades de l'Ajuntament

5.2.6. Cronograma d'implantació i restriccions de la circulació

El cronograma d'implementació de la ZBE de Mataró recull les diverses fases que contempla. Aquest cronograma detalla la localització temporal i el temps d'implementació de les diferents fites que es preveuen a l'hora de posar en marxa la ZBE.

A continuació, s'enumeren les principals fites que previsiblement ha d'acomplir la posada en marxa de la ZBE de Mataró:

- Redacció del projecte de la ZBE: gener de 2025
- Aprovació inicial de l'ordenança ZBE: setembre de 2025
- Aprovació definitiva de l'ordenança ZBE: novembre de 2025
- Inici del règim sancionador de la Fase I ZBE: desembre de 2025

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	61/101



ANUNCI

- Entrada en vigor Fase II ZBE: desembre de 2028

*El calendari de restricció als vehicles més contaminants (segons etiqueta ambiental de la DGT) vindrà determinat pel que estableixi la normativa vigent en cadascuna de les fases.

F as es	T as ca	Descripció	Prev i	Gen 25	Feb 25	Mar 25	Abr 25	Mai 25	Jun 25	Jul 25	Ago 25	Set 25	Oct 25	Nov 25	Des 25	Des 28
Definició	1	Definició dels límits ZBE (informació Comissió informativa)														
	2	Incorporació de la nova ordenança de ZBE al Pla Normatiu Municipal														
	3	Constitució comissió redactora ordenança														
	4	Consulta pública prèvia														
ZBE	5.1	Preparació interna expedient (informe d'estabilitat pressupostària...)														
	5.2	Aprovació inicial projecte i ordenança ZBE														
	5.3	Informació pública projecte i ordenança ZBE (mínim 45 dies)														
	5.4	Aprovació definitiva projecte i ordenança ZBE														
	6	Participació ciutadana														
	7	Campanya d'informació / Comunicació														
contractes	8.1	Redacció plecs càmeres / sistema de control														
	8.2	Redacció plecs senyalització														
	8.3	Licitacions contractes														
	8.4	Adjudicació														
	9.1	Senyalització i posada en funcionament														
	9.2	Implantació ZBE Fase I														
	9.3	Implantació ZBE Fase II														

5.3. Exempcions i autoritzacions

A l'hora de determinar les restriccions absolutes, horaris, i exempcions a les restriccions, cal tenir en compte el context territorial en el qual es troba el municipi, dins la Regió Metropolitana de Barcelona.

Per una banda, a l'Àrea Metropolitana de Barcelona ja s'ha implantat ZBE en varis municipis, seguint un model homogeni de restriccions, horaris i exempcions. Per altra banda, l'associació de municipis de l'Arc Metropolità ha elaborat un document tècnic consensuat entre els municipis de Granollers, Mataró, Mollet del Vallès, Rubí, Sabadell, Terrassa, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i Igualada, en el qual es defineixen les característiques comunes de les zones de baixes emissions que s'implantaràn en aquests municipis.

ANUNCI

Mataró com a municipi que forma part de l'associació de municipis de l'arc Metropolita, adoptarà el document tècnic consensuat. Les restriccions i exempcions que s'hi proposen són les mateixes que a les ZBE de l'AMB, però incorporant-hi algunes modificacions, de manera que s'obtingui una homogeneïtat en les ZBE del conjunt de la Regió Metropolitana, i per tant se'n faciliti la comprensió i utilització a les persones usuàries.

Finalment, també s'han tingut en consideració les autoritzacions i exempcions recollides a l'article 21 i l'Annex 5 del Decret 132/2024 pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027.

Exempcions

Les exempcions recollides a l'Annex 5 del Decret 132/2024, pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire horitzó 2027, constitueixen el marc aplicable, sense perjudici que puguin ser modificades o ajustades al llarg del temps en funció de l'evolució de les circumstàncies i les necessitats ambientals.

a) **Vehicles destinats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR).** Aquesta categoria inclou:

- Els vehicles els titulars dels quals tinguin reconegut un grau de discapacitat igual o superior al 33% i superin el barem de mobilitat; o bé que disposin de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat.
- Els vehicles els titulars dels quals siguin el pare, la mare o el tutor legal d'una persona que tingui reconegut un grau de discapacitat igual o superior al 33% i superi el barem de mobilitat o bé que disposi de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat.
- Els vehicles per a ús exclusiu de les persones no conductores que tinguin reconegut un grau de discapacitat igual o superior al 33% o bé que disposin de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat.

b) **Vehicles de serveis d'emergència i essencials.** Es consideren serveis d'emergència i essencials els serveis mèdics, els serveis funeraris, protecció civil, bombers, policia i cossos i forces de seguretat de l'Estat, i qualsevol altre servei que s'incorpori a aquesta categoria en les ordenances municipals o per resolució de la Comissió Tècnica.

c) **Vehicles dedicats al transport de persones amb malalties o discapacitats** (incloent aquells que superin el barem de mobilitat) que els condicionen l'ús del transport públic. Es consideren vehicles dedicats al transport de persones amb malalties o discapacitats que els condicionen l'ús del transport públic els vehicles privats de persones a les quals se'ls ha diagnosticat una malaltia que els impedeix l'ús del transport públic.

d) **Vehicles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixen fer tractaments mèdics** de manera periòdica en centres sanitaris ubicats dins de la ZBE o en centres sanitaris de referència del municipi.

e) **Vehicles que presten un servei singular o activitat singular,** s'inclouen en aquesta categoria:

- Vehicles singulars** segons la classificació per criteris d'utilització establerts que es recullen al final de l'apartat 5.3 d'aquest projecte.
- Vehicles que disposin d'una autorització específica de l'Ajuntament de Mataró** per prestar serveis en activitats singulars, o en esdeveniments extraordinaris a la via pública o que hagin de realitzar una activitat singular i esporàdica.
- Vehicles registrats al llibre taller electrònic de la Direcció General de Trànsit** i amb els quals els tallers autoritzats duguin a terme proves de circulació o proves dinàmiques, d'acord a

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	63/101



ANUNCI

l'establert a l'instrument jurídic que s'acordi per regular el Registre de vehicles autoritzats a la ZBE.

f) **Vehicles que disposin de matrícula estrangera i compleixin els requisits tecnològics i d'emissions d'accés a les ZBE.** S'inclouen dins d'aquesta categoria els vehicles estrangers que no estiguin identificats a la base de dades de la DGT i que compleixin els requisits tecnològics i d'emissions d'accés a les ZBE.

Autoritzacions

Els vehicles més contaminants que pertanyin a alguna de les categories següents poden obtenir autorització diària o temporal per accedir, circular i estacionar a la ZBE de Mataró.

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

Els vehicles titularitat de persones residents, de persones treballadores i de persones visitants que acreditin uns **ingressos econòmics anuals** de la seva unitat familiar **inferiors a dues vegades l'Indicador públic de renda d'efectes múltiples** (IPREM), incrementat segons el nombre de membres de la unitat familiar de la manera següent:

Unitat familiar	IPRE M
1 persona	2
2 persones	2,5
3 persones	2,9
4 persones	3,3
5 persones	3,7
6 persones o més	4

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

Per al còmput de la renda s'han de tenir en compte els ingressos bruts anuals de l'exercici anterior a l'any en curs de la persona sol·licitant i, si escau, els del cònjuge o la persona amb la qual mantingui una relació anàloga d'afectivitat. Aquesta autorització té una vigència d'un any a comptar d'ençà del moment de la seva data de comunicació, i es pot renovar anualment.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	64/101



ANUNCI

- a) Poden obtenir una **autorització diària** per accedir, circular i estacionar dins de la ZBE, sempre que no se superin el nombre **màxim de 24 dies d'accés a la ZBE en un període d'un any**, comprès entre l'1 de gener i el 31 de desembre de cada anualitat, els següents vehicles:
- Vehicles que accedeixin, **circulin i estacionin esporàdicament** dins la ZBE.
 - Vehicles **estrangers que no compleixen els requisits tecnològics i d'emissions** equivalents als distintius ambientals que emparen l'accés a la ZBE. En aquest cas, la persona titular del vehicle ha d'efectuar el tràmit previ d'inscripció al Registre de vehicles autoritzats a les zones de baixes emissions.
 - Vehicles de **persones residents que estiguin empadronades dins del municipi** i que siguin titulars del vehicle censat.

No obstant això, les persones residents empadronades dins del municipi i siguin titulars d'un vehicle censat, durant el termini **d'un any des de la implantació de la ZBE**, poden obtenir una **autorització diària** per accedir a la ZBE del seu municipi fins a un màxim de **52 dies a l'any**. Pels casos en què hi hagi un canvi d'empadronament a fora del municipi, es deixarà d'aplicar aquesta autorització.

L'article 21 del Decret 132/2023 també preveu determinades exempcions temporals en relació a aquesta autorització de 24 dies l'any, per a vehicles que, tot i no disposar d'etiqueta ambiental, desenvolupen activitats essencials per al funcionament urbà, com la distribució de mercaderies, el transport públic o els serveis municipals.

- Les furgonetes i els vehicles implicats en la distribució de mercaderies sense etiqueta** tenen un període màxim d'exempció de dos anys per a la categoria N1 (amb pes brut fins a 3,5 tones) i de tres anys per a les categories N2 (amb pes brut entre 3,5 i 12 tones) i N3 (amb pes brut superior a les 13 tones).
-
- Els vehicles que presten el servei de transport públic i els vehicles de serveis municipals de llarga temporalitat** tenen un període màxim d'exempció de dos anys, sempre que s'hagi aprovat un pla de renovació de la flota. Aquest període es pot ampliar fins a 2 anys més per motius degudament justificats.

D'acord amb l'apartat 6 de l'article 21 es prorroga un màxim de 2 anys el calendari previst per als vehicles de les categories M2, M3, N1, N2 i N3.

Altres autoritzacions

El règim d'autoritzacions previst en l'àmbit de les Zones de Baixes Emissions incorpora exempcions puntuals que responen al principi de proporcionalitat, amb l'objectiu d'evitar afectacions desmesurades en situacions concretes. En l'àmbit català, aquestes autoritzacions no són merament discrecionals, sinó que compten amb l'aval d'administracions competents com l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), i han estat formalment integrades en les ordenances de diversos municipis. En el cas de Mataró, com a municipi membre de l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità, es treballa de manera coordinada per definir criteris harmonitzats que permetin una aplicació equilibrada i justa de les restriccions, tot garantint la seguretat jurídica i el respecte als principis d'igualtat i cohesió territorial.

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

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	65/101



ANUNCI

- Vehicles que constitueixin un instrument necessari per a l'exercici de l'activitat professional les **persones titulars** dels quals estiguin **pròximes a l'edat de jubilació**. S'inclouen dins d'aquesta categoria tots els vehicles que, tenint l'accés i la circulació a les ZBE restringits d'acord amb el que s'estableix en l'Ordenança de ZBE, constitueixen un instrument necessari per a l'exercici de l'activitat professional del seu titular i aquest és pròxim a l'edat de jubilació, sempre que la persona titular acrediti el compliment de les dues circumstàncies següents:

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

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

Aquestes autoritzacions temporals es mantindran vigents fins a la revisió del projecte de la ZBE i l'ordenança.

Per gaudir de les autoritzacions previstes cal, en qualsevol cas, que el vehicle estigui inscrit prèviament amb validesa al Registre municipal i/o supramunicipal de vehicles autoritzats a la ZBE.

La persona titular del vehicle ha de tramitar l'autorització corresponent davant el Registre de vehicles autoritzats a la ZBE en un termini màxim de 24 hores des del moment d'haver accedit efectivament a la zona restringida. Aquesta obligació és aplicable tant a les autoritzacions generals com a les derivades d'exempcions específiques. Només en el cas que l'accés hagi estat motivat per una urgència mèdica degudament acreditada, el termini s'amplia fins a tres dies naturals, comptats a partir del mateix dia dels fets.

Autoritzacions d'accés a l'illa de vianants del centre

JUSTIFICACIÓ

D'acord amb el que preveu l'**article 22.2 del Decret 132/2024, les ordenances municipals poden establir règims específics d'autorització per a determinats col·lectius**, sempre que aquests estiguin degudament justificats i no comprometin els objectius de qualitat de l'aire ni la mitigació del canvi climàtic. En aquest marc normatiu, la primera fase d'implementació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) a Mataró s'ha plantejat amb l'objectiu de regular l'accés motoritzat a l'àmbit de l'illa de vianants del centre històric, un espai que ja disposa d'un sistema de control rodat molt restrictiu, basat en autoritzacions prèvies, franges horàries limitades i sistemes automatitzats de videovigilància.

El municipi compta amb una població de **131.829 habitants**, dels quals 26.741 són menors de 19 anys, col·lectiu que no condueix, i 6.917 són majors de 80 anys, amb una taxa de permís de conduir molt reduïda. Això situa la **població potencialment conductora**, compresa entre els 20 i els 79 anys, en aproximadament **98.171 persones**. En aquest context, l'**illa de vianants** acull actualment 2.849 residents empadronats i **disposa de 6.353 vehicles autoritzats**, que representen aproximadament **un 6,5 % del conjunt** de persones potencialment conductores.

D'aquests vehicles autoritzats, el **72 % disposa de distintiu ambiental**, mentre que el 28 % restant, aproximadament 1.779 vehicles, no en disposa. Aquest percentatge s'ha estimat a partir de l'anàlisi dels 1.962 vehicles censats a l'illa, dels quals 548 no disposen de distintiu ambiental, fet que suposa un 28 % del total analitzat. Aquesta mostra s'ha considerat representativa i s'ha utilitzat com a base per extrapolar l'estimació al conjunt del parc autoritzat, a l'espera de disposar de la informació completa un cop entri en funcionament la plataforma de gestió de la ZBE municipal i supramunicipal, que permetrà obtenir dades reals i actualitzades de l'entorn.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	66/101



ANUNCI

La tipologia de vehicles amb accés autoritzat respon a criteris objectius, regulats per l'Ordenança municipal de Mobilitat i centrats en necessitats residencials i serveis essencials. Inclou:

- Persones residents empadronades a la zona
- Titulars o llogaters de places d'aparcament
- Entitats amb seu social a l'àmbit
- Activitats econòmiques de producció i/o distribució intensiva
- Farmàcies
- Taxis
- Serveis d'emergència i essencials, categoria que es correspon amb les exempcions recollides a l'Annex 5 del Decret 132/2024)

Malgrat aquesta càrrega de mobilitat autoritzada, els **dades ambientals actuals són positives**. La mitjana anual de NO₂ a la zona centre se situa per sota dels 30 µg/m³, dins els límits legals actuals (40 µg/m³ segons la Directiva 2008/50/CE). Tanmateix, **les recomanacions actualitzades de l'OMS (2021) redueixen aquest límit** recomanat a 10 µg/m³, i la nova proposta de directiva europea preveu assolir aquests valors guia de manera gradual cap a l'horitzó 2030. En aquest escenari, esdevé fonamental actuar amb estratègies realistes, adaptades al context urbà i social.

L'aplicació simultània de les restriccions pròpies de la ZBE (horari continuat 24 h de dilluns a diumenge) sobre un espai que ja funciona amb un règim d'accés restringit i molt regulat **podria suposar una càrrega afegida desproporcionada** per a un col·lectiu ja limitat, representant menys del 6,5 % dels conductors del municipi. **Els horaris d'accés general actuals, sense necessitat d'autorització, són molt acotats:**

- De dilluns a divendres, de 7 a 11 h i de 15.15 a 16.45 h
- Dissabtes (feiners), de 7 a 11 h
- Diumenges i festius, només poden accedir-hi vehicles autoritzats

Això implica que durant la major part del dia, **l'accés motoritzat ja està regulat i limitat** per a tota la població, i que fora d'aquestes franges, la ZBE només permetrà circular als vehicles amb distintiu ambiental.

Aquest model anticipa de manera proactiva el compliment dels **estàndards europeus futurs**, reforça la coherència de la política local de mobilitat i posiciona l'illa de vianants com **un espai capdavanter** en la transició cap a una mobilitat neta, ordenada i saludable. La proposta s'alinea plenament amb els **objectius del PAESC, l'Agenda Urbana 2030 i les Directrius estatals i autonòmiques per a la creació de ZBE**, així com amb la **Guia tècnica de la Generalitat** i l'acord intermunicipal de l'**Associació de Municipis de l'Arc Metropolità**.

Seguint també la guia de l'AMB, les ZBE de **petit abast i alta densitat urbana**, com els centres històrics, han d'establir criteris de circulació més estrictes i esdevenir àrees demostratives per impulsar el canvi modal, la pacificació de l'espai públic i la millora ambiental. Aquestes zones concentren població vulnerable, activitat comercial de proximitat i una alta intensitat de serveis.

D'acord amb tot això, i **tenint en compte l'especificitat d'aquest règim preexistent**, es considera **plenament justificat mantenir l'accés als vehicles actualment autoritzats** dins d'aquest àmbit, **amb independència del seu distintiu ambiental**, sempre que es mantinguin les condicions generals vigents i es continuï amb l'estratègia de control, monitorització i reducció progressiva. Aquesta mesura garanteix el dret d'accés a la residència habitual i assegura l'operativitat dels serveis essencials, alhora que **no compromet els objectius ambientals fixats** i permet una transició ordenada.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	67/101



ANUNCI

Aquesta estratègia també respon a criteris de **proporcionalitat, equitat i funcionalitat**, i s'emmarca en el model recomanat per la normativa europea i estatal, que promou una implantació **esglaonada, contextualitzada i validada operativament**. L'àmbit de l'illa de vianants ofereix, en aquest sentit, un entorn ideal per fer una **prova pilot tecnològica i social**, validant el sistema de lectura de matrícules, els circuits de gestió d'autoritzacions i el grau de sensibilització ciutadana.

Finalment, cal destacar que aquest col·lectiu ja conviu amb un entorn altament regulat, amb fortes limitacions de mobilitat i una cultura consolidada de responsabilitat ambiental. Mantenir l'autorització en aquesta primera fase **no és una excepció**, sinó una **mesura de gestió transitòria**, que permet equilibrar **protecció ambiental i funcionalitat urbana**, en coherència amb els principis de la ZBE i les exigències de qualitat de l'aire establertes per la Unió Europea.

AUTORITZACIÓ

Aquesta mesura es fonamenta en la **singularitat reguladora de l'àmbit de l'illa de vianants**, on ja s'apliquen **restriccions d'accés motoritzat més estrictes** que el règim general de la ZBE, mitjançant control tecnològic, franges horàries reduïdes i absència d'exempcions automàtiques.

En aquest context, es podrà concedir **una autorització temporal d'accés, circulació i estacionament** dins l'àmbit de la **Fase I** a les tipologies de vehicles ja autoritzades d'acord amb l'**Ordenança municipal de Mobilitat**, i vinculades a **necessitats residencials o serveis essencials**, sempre que es compleixin les condicions següents:

a) El vehicle ha d'estar **registrat a la base de dades de vehicles autoritzats** per accedir al centre **en la data d'entrada en vigor de la ZBE**.

b) Aquesta autorització **no s'aplicarà als vehicles registrats amb posterioritat** a la data d'entrada en vigor de la ZBE. Aquests hauran de disposar **obligatòriament del distintiu ambiental** corresponent per poder accedir a la zona.

c) El titular del vehicle **ha de mantenir vigent el registre a la base de dades de vehicles autoritzats** per accedir al centre **durant tota la vigència de l'autorització**.

d) L'autorització **té caràcter temporal i excepcional**, i **restarà vigent fins a la primera revisió del projecte tècnic de la ZBE**, prevista segons l'article 10.4 del Reial Decret 1052/2022, és a dir, **als tres anys de la seva implementació**, moment en què s'avaluarà la seva continuïtat o extinció.

e) L'autorització quedarà **automàticament extingida** si es produeix qualsevol dels supòsits següents:

- Transmissió del vehicle.
- Canvi de domicili fora de l'Illa de vianants.
- Baixa de l'activitat econòmica que motivava l'autorització.
- Baixa de la plaça d'aparcament vinculada.
- Substitució o baixa definitiva del vehicle.
- Baixa en el registre de vehicles autoritzats a accedir al centre.

f) L'autorització s'inscriurà al **registre municipal o supramunicipal de vehicles autoritzats** i estarà subjecta als requisits de control, verificació i seguiment ambiental establerts per l'Ajuntament.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	68/101



ANUNCI

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

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

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	69/101



ANUNCI

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

Anunci

70

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	70/101



ANUNCI

Classificació per grup d'utilització (Annex II R.G.V)	Descripció	Categoria homologació
	betum asfàltic fluidificat	
77	Pintabandes Vehicle utilitzat per realitzar línies de senyalització en el sòl	N1, N2, N3
78	Llevaneus Vehicle de motor destinat exclusivament a retirar la neu de les calçades i camins	N2, N3

5.4. Impacte en la qualitat de l'aire

Mataró actualment no té implantada la ZBE i, per tant, és complicat quantificar els impactes de la mateixa en la millora de la qualitat de l'aire de la ciutat.

Per tal d'estimar quins són els beneficis ambientals aconseguits amb la implementació de la ZBE, s'ha utilitzat l'eina elaborada per l'ATM i la DGQACC de la Generalitat de Catalunya (https://www.atm.cat/eina-de-c%C3%A0lcul-dels-beneficis-de-la-implantaci%C3%B3-d-una-zbe_), en la qual s'ha considerat que la ZBE es desenvolupa a Mataró, la superfície de sòl urbà de la ZBE, el parc mòbil afectat per la restricció, així com l'impacte que generarà la ZBE. Aquesta eina retorna el descens de contaminants en tones de CO₂, kilograms de NO_x i kilograms de PM₁₀. Per tant, es desconeix el descens en NO₂ i PM_{2,5}, si bé es pressuposa una reducció força semblant a NO_x i PM₁₀.

Tal com s'explicita a l'apartat 3.2 d'aquest document, els estudis de mobilitat analitzats mostren una clara tendència: Mataró genera més desplaçaments dels que atreu en vehicle privat motoritzat, 60% són interns i 40% de connexió. Més enllà d'això, i seguint la metodologia de l'ATM, també s'han considerat les dades de l'EMEF i la quota modal del municipi. Així, es preveu que:

- Un 5% de la reducció de la mobilitat, és a dir, mobilitat actual que en un futur no es realitzarà, i per tant es reduirà els vehicles·km efectuats dins de la ciutat.
- Un 50% realitzarà un canvi modal, principalment un traspàs del vehicle privat cap a la mobilitat activa i en menor mesura cap al transport públic, i per tant es reduirà els vehicles·km efectuats en vehicle privat dins de la ciutat.
- Un 45% mantindrà la mobilitat actual en vehicle privat però realitzarà una canvi de vehicle cap a un amb unes emissions menors.

Per poder estimar la reducció de les emissions i del trànsit rodat del parc més antic, s'han utilitzat les dades del parc circulant sense etiqueta de l'àmbit SIMMB, donat que no es disposen de dades actualitzades a nivell municipal.

Per tal de quantificar el nombre total de vehicles afectats per fase, s'ha calculat l'afectació per les dues superfícies contemplades (5% en fase 1, 31% en fase 2) i per les etiquetes del parc circulant (sense distintiu en fase 1 i etiqueta B en fase 2). L'eina de l'ATM només permet fer els càlculs amb el parc circulant de 2022 i no permet actualitzar-lo per fer-ne una prognosi dels anys d'implantació (2025 – 2029). Per tant, els resultats obtinguts no tindran en compte la renovació del parc automobilístic i seran menors que els que s'obtidrien si es ponderés que el pes dels vehicles més contaminants es reduirà, gràcies a la renovació funcional dels vehicles més antics per vehicles més nous, així com per la influència de la implantació de zones de baixes emissions a tot el territori, que accelerarà la modernització del parc.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	71/101



ANUNCI

A l'hora de valorar l'impacte ambiental de cada fase, cal tenir en consideració que, tal com marca el Decret 132/2024, els primers anys d'implantació de la ZBE els vehicles de categories N1, N2, N3, M2 i M3 disposen d'una moratòria. Aquestes moratòries cauen el 2028, al mateix temps que comencen a aplicar-se les restriccions als vehicles amb etiqueta B.

Alternatives plantejades	Sup. residencial inclosa	Vehicle etiqueta ambiental	Reducció contaminants			Reducció impacte acústic
			t CO ₂	Kg NO _x	Kg PM ₁₀	
Fase I	5%		-0,1%	-1,2%	-1,3%	-0,02
Fase II	31%		-0,7%	-11,0%	-9,8%	-0,13
Fase II	31%		-2,0%	-32,0%	-28,9%	-0,41

A continuació, es mostra la taula amb l'estimació de la reducció de les emissions i del trànsit rodat del parc més antic, considerant les diferents fases d'implementació.

Principals indicadors	Fase I	Fase II (etiqueta groga)
Reducció anual de vehicles·km	970.681	20.995.552
% de reducció sobre el total de vehicles·km del municipi	0,41	8,92
Total de veh·km del municipi abans d'implantar la ZBE	235.385.016	235.385.016
Reducció anual de les emissions de CO ₂ en tones	276	6.552
Reducció anual de les emissions de NO _x en kg	1.792	47.864
Reducció anual de les emissions de PM ₁₀ en kg	169	4.044
Reducció en l'impacte acústic en el conjunt del municipi en dB(A)	0,02	0,41

ANUNCI

En el cas de la reducció d'emissions, a continuació es detalla l'impacte concret que hi haurà per les diferents tipologies de vehicles:

- La quantitat estimada d'emissions de GEH evitades anualment com a conseqüència de l'actuació és de 276 tones de CO₂/any en fase 1 i 6.552 tones de CO₂/any en fase 2, repartits segons modes en:

Mode de transport	Fase I	Fase II
Total	276	6.552
Turismes	99	2778
Furgonetes	166	2850
Motocicletes/Ciclomotors	11	255
Camions	-	491
Autobusos	-	178

- La quantitat estimada d'emissions d'òxids de nitrogen (NO_x) evitades anualment com a conseqüència de l'actuació és de 2.300 kg de NO_x/any en fase 1, i 47.864 kg de NO_x/any en fase 2, repartits segons modes en:

Mode de transport	Fase I	Fase II
Total	1.792	47.864
Turismes	486	13.659
Furgonetes	1284	22.069
Motocicletes/Ciclomotors	22	489
Camions	-	8.419
Autobusos	-	3.228

ANUNCI

- La quantitat estimada d'emissions de partícules en suspensió de diàmetre aerodinàmic inferior a 10 micres (PM₁₀) evitades anualment com a conseqüència de l'actuació és de 169 kg de PM₁₀/any en fase 1, i 4.044 kg de PM₁₀/any en fase 2, repartits segons modes en:

Mode de transport	Fase I	Fase II
Total	169	4.044
Turismes	53	1.495
Furgonetes	103	1.764
Motocicletes/Ciclomotors	13	292
Camions	-	361
Autobusos	-	132

La quantitat estimada de contaminació acústica evitada anualment com a conseqüència de l'actuació és de 0,41 dB(A).

A banda dels resultats esperats, segons l'eina de càlcul proposada per l'ATM, és interessant contextualitzar la mesura segons les experiències d'altres ZBE. En aquest sentit, la que presenta dades més consolidades és la ZBE Rondes, la primera que es va implementar a Catalunya.

A continuació, es fa un anàlisi detallat de les dades de les estacions de mesura dels contaminants NO₂ i partícules PM₁₀ de la XVPCA que es troben dins de l'àmbit ZBE Rondes per analitzar l'impacte de la ZBE en la qualitat de l'aire.

Diòxid de nitrogen:

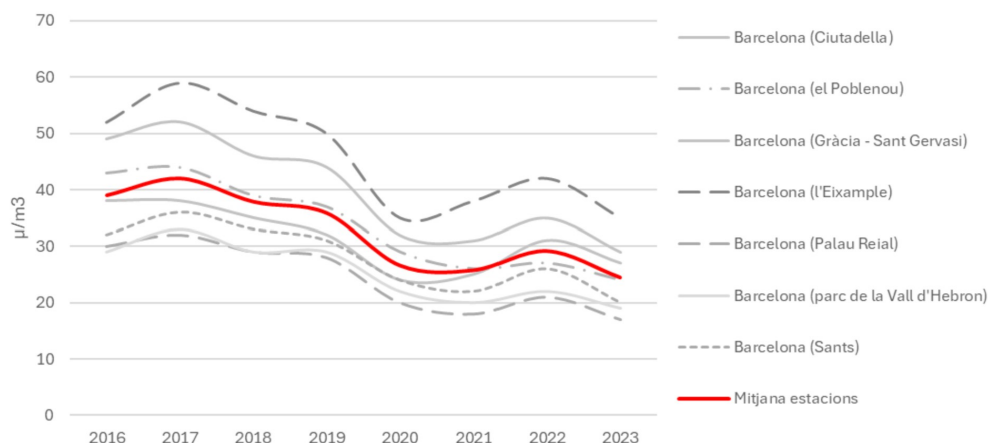
Les dades de les estacions de la XPVCA mostren una clara tendència a la baixa del contaminant NO₂ a partir de 2019, una vegada s'implementa la ZBE. Tanmateix, s'ha de reconèixer el paper important de les restriccions de mobilitat degudes a la pandèmia en la millora dels nivells de contaminació per NO₂. Tot i això, amb l'aixecament de les restriccions de mobilitat, hi va haver un petit efecte rebot en els nivells de contaminants, però sense arribar mai als registres pre-pandèmics. A més, aquest lleu augment no es va consolidar i l'any 2023 hi va haver una nova disminució en els nivells d'immissions. Per tant, el fet que els nivells d'immissions no hagin recuperat les tendències ni nivells pre-pandèmics un cop aixecades totes les restriccions és una mostra que certifica que la ZBE impacta positivament en la millora de la qualitat de l'aire.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	74/101



ANUNCI

Figura 19 Nivell immissions NO₂ estacions dins la ZBE-Rondes



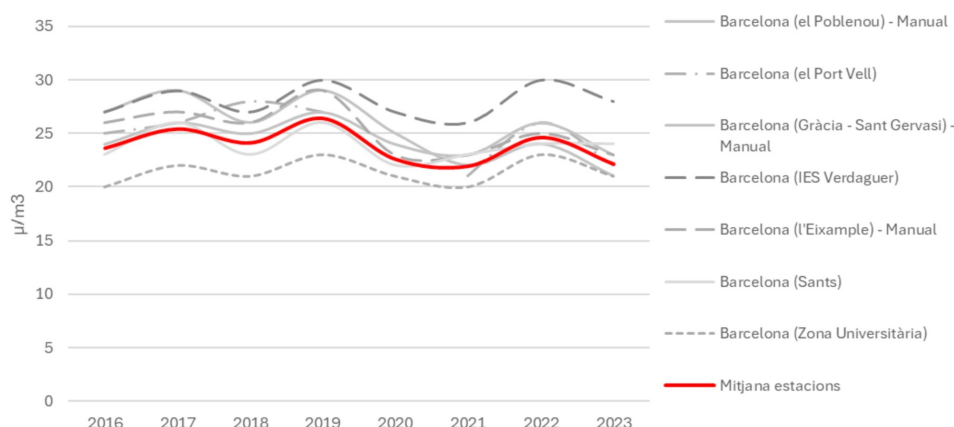
Font: elaboració pròpia a partir de dades de les estacions XPVCA

Segons la mitjana de les estacions de referència dins la ZBE es pot considerar que entre 2019 i 2023 hi va haver una reducció d'un 33% en els nivells d'immissions de NO₂, el que suposa una reducció mitjana d'un 6,6% anual. Per tant, tot i l'efecte de la pandèmia es pot considerar que la ZBE ha contribuït en la reducció en els nivells d'immissions per NO₂.

Partícules (PM₁₀):

Les dades de les estacions de la XPVCA mostren una lleugera tendència a la baixa pel que fa a les partícules PM₁₀ a partir de 2019, un cop s'implementa la ZBE. En el cas de les partícules, les restriccions de mobilitat per la pandèmia no afecten de manera tan directa com altres contaminants, ja que altres fenòmens meteorològics, com les intrusions sahariànes o els estancaments atmosfèrics per altres pressions, juguen un paper fonamental en la concentració d'aquestes a l'atmosfera.

Figura 20 Nivell immissions PM10 estacions dins la ZBE-Rondes



CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	75/101



ANUNCI

Font: elaboració pròpia a partir de dades de les estacions XVPCA

Segons la mitjana de les estacions de referència dins la ZBE es pot considerar que entre 2019 i 2023 hi va haver una reducció d'un 15% en els nivells d'immissions de PM₁₀, el que suposa una reducció mitjana d'un 3% anual. Per tant, es pot concloure que la ZBE ha contribuït en la millora de qualitat de l'aire en l'àmbit ZBE Rondes també per partícules.

Així doncs, segons l'exposat anteriorment, es pot concloure que les ZBE són una bona eina per lluitar contra la contaminació de l'aire i per millorar-ne la seva qualitat. Per tant, a Mataró, com a municipi que té superacions dels nivells recomanats per l'OMS, la implementació de la ZBE es considera una mesura justa i totalment justificada per millorar la qualitat de l'aire del municipi.

5.5. Impacte social, sobre la salut i el gènere

5.5.1. Anàlisi de l'impacte des de la perspectiva de la salut

La mala qualitat de l'aire és un problema cronificat a l'àrea metropolitana de Barcelona. Fa més d'una dècada que diversos estudis publicats permeten estimar la magnitud de l'impacte de la contaminació atmosfèrica i el soroll derivat del trànsit. Actualment, se sap que millorar la qualitat de l'aire augmenta l'esperança de vida, millora el desenvolupament dels òrgans del cos en creixement, com els pulmons, i redueix la prevalença de malalties cardiorespiratòries, així com de casos de certs tipus de càncer. Per altra banda, es coneix que la contaminació de l'aire és també una emergència de salut planetària. Les emissions de diòxid de carboni (CO₂) contribueixen al canvi climàtic, així com altres contaminants emesos pels vehicles a motor, com les partícules de carboni negre, que també contribueixen a l'escalfament global. Els estudis apunten que els beneficis de la millora de la qualitat de l'aire són universals, independentment de l'edat, classe social o estat de salut. Certament, el benefici pot ser major en els extrems de la vida, en la gent amb pitjor estat de salut o en la població amb majors desavantatges socials. (font: [ISGlobal: la ZBE és una mesura necessària per reduir la contaminació de l'aire i protegir la nostra salut](#)).

Una avaluació d'impacte en la salut, liderada per l'Institut de Salut Global de Barcelona (ISGlobal), centre impulsat per la Fundació "La Caixa", conclou que les ciutats europees podrien evitar 114.000 morts prematures addicionals cada any si complissin les noves recomanacions de qualitat de l'aire presentades per l'Organització Mundial de la Salut (OMS) el setembre del 2021, en comparació amb les directrius anteriors.

Aquestes estimacions són una actualització d'un estudi publicat originalment el gener de 2021 a The Lancet Planetary Health (Font: [ISGlobal: Un estudi mostra les ciutats europees amb major mortalitat relacionada amb la contaminació de l'aire](#)) que mostrava que les ciutats europees podrien evitar fins a 51.000 morts prematures cada any complint amb les llavors vigents recomanacions de qualitat de l'aire de l'OMS, publicades l'any 2005. Després de la publicació de les noves recomanacions, l'equip de recerca realitzà una nova avaluació de la càrrega de mortalitat atribuïble a les partícules fines (PM_{2.5}) i al diòxid de nitrogen (NO₂) a les mateixes 1.000 ciutats europees incloses a l'estudi original. Els resultats globals varen ser publicats en una carta a The Lancet Planetary Health (Font: [The Lancet: Health impacts of the new WHO air quality guidelines in European cities](#)), mentre que els resultats específics de cada ciutat es van publicar a la pàgina web del Rànquing ISGlobal de Ciutats (Font: [ISGlobal: Rànquing de ciutats](#)).

Així, pel que fa a la contaminació atmosfèrica:

- Les partícules fines o PM_{2.5}, són un dels principals contaminants de l'aire. Contenen una barreja d'elements sòlids i líquids que queden suspesos en l'aire, incloses partícules de pols, metalls i alvèols pulmonars. Un dels seus components és el carbó negre, producte de la combustió

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	76/101



ANUNCI

incompleta, especialment del combustible dièsel. Les principals fonts d'aquestes partícules són els trànsit, la calefacció domèstica, la combustió industrial i la crema de llenya i carbó. A Mataró s'estima que la mitjana anual de $PM_{2.5}$ és de $9 \mu g/m^3$ i si es complissin les recomanacions de l'Organització Mundial de la Salut ($5 \mu g/m^3$) s'estima que es podrien evitar 59 morts anuals.

REFERÈNCIES: Khomenko S, Cirach M, Pereira-Barboza E, Mueller N, Barrera-Gómez J, Rojas-Rueda D, de Hoogh K, Hoek G, Nieuwenhuijsen M. Premature mortality due to air pollution in European cities; an Urban Burden of Disease Assessment. The Lancet Planetary Health, 2021. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(20\)30272-2](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(20)30272-2).

Khomenko S, Cirach M, Pereira-Barboza E, Mueller N, Barrera-Gómez J, Rojas-Rueda D, de Hoogh K, Hoek G, Nieuwenhuijsen M. Health impacts of the new WHO air quality guidelines in European cities, The Lancet Planetary Health, D-21-00431R1, Nov 2021.

- El diòxid de nitrogen o NO_2 és l'altra principal contaminant de l'aire. És un gas tòxic i irritant que afecta el sistema respiratori. El NO_2 pot irritar les vies respiratòries, agreujant les malalties respiratòries (com l'asma) i provocant un augment dels ingressos hospitalaris i les visites a urgències. A llarg termini pot provocar el desenvolupament d'asma i augmentar la susceptibilitat a les infeccions respiratòries. La seva font principal són les emissions dels vehicles a motor. A Mataró s'estima que la mitjana anual és de $15 \mu g/m^3$ i l'OMS recomana un màxim de $10 \mu g/m^3$. Si es reduís la xifra als valors recomanats es podrien evitar 31 morts anuals.

Quant al soroll procedent del trànsit, s'estima que bona part de la població de Mataró, especialment la que resideix a les principals arteries de la ciutat, està exposada a nivells de soroll perjudicials per a la salut, i un 11,7% pateix un alt grau de molèsties. L'OMS recomana un límit de 53 dBLden, però l'estudi en què es basen aquestes estimacions en va considerar aquells per sobre dels 55 dBLden. Tenint això en compte, s'estima que a la capital del Maresme es podrien evitar anualment tres morts per cardiopatia coronària o isquèmica si es complissin les recomanacions de l'OMS.

REFERÈNCIES: Sasha Khomenko, Marta Cirach, Jose Barrera-Gómez, Evelise Pereira-Barboza, Tamara lungman, Natalie Mueller, Maria Foraster, Cathryn Tonne, Meelan Thondoo, Calvin Jephcote, John Gulliver, James Woodcock, Mark Nieuwenhuijsen. Impact of road traffic noise on annoyance and preventable mortality in European cities: a health impact assessment. Environment International, Volume 162, 2022, 107160, ISSN 0160-4120.

5.5.2. Anàlisi de l'impacte de gènere

L'Ajuntament de Mataró té en vigor el II Pla d'igualtat intern 2023-2027. El pla té com a objectius:

- Incorporar el principi d'igualtat d'oportunitats a tots els nivells organitzacionals de l'Ajuntament.
- Garantir una comunicació corporativa igualitària, inclusiva i no sexista.
- Garantir la igualtat d'oportunitats en l'accés a la feina i a la formació, així com en el desenvolupament professional de dones i homes.
- Garantir unes condicions de treball saludables, satisfactòries i equitatives per al conjunt del personal de l'ajuntament.
- Promoure una ordenació del temps de treball que afavoreixi la conciliació de la vida personal, familiar i laboral.
- Prevenir i actuar davant situacions d'assetjament en l'àmbit laboral.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	77/101



ANUNCI

A més, Mataró ha aprovat el IV Pla de polítiques feministes i LGTBI+ 2024-2030, el qual té l'objectiu de possibilitar una intervenció pública coordinada, coherent, eficient i eficaç en el camí per assolir una societat més justa i democràtica, lliure de discriminacions de gènere i LGTBI-fòbiques.

Si bé el projecte de la ZBE de Mataró no forma part explícitament de cap proposta dels actuals plans en vigor, sí que pot actuar en sinergia amb diversos eixos que es treballen en aquests plans.

El projecte de la ZBE de Mataró té com a finalitat reduir la contaminació ambiental, preservar i millorar la qualitat de l'aire i la salut pública, apropar els nivells de contaminació de la ciutat als recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS), complir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts i combatre el canvi climàtic.

Alguns àmbits i part de la població resten més vulnerables al canvi climàtic i als problemes de qualitat de l'aire (vinculat al gènere, edat, situació econòmica, etc.). Al mateix temps, les dones són les que mostren més preocupació pel medi ambient i desenvolupen pràctiques i comportaments més respectuosos amb el clima i la natura, com per exemple una mobilitat més sostenible. Aquest aspecte queda reflectit en les enquestes de mobilitat en dia feiner (EMEF) que es realitzen cada any en l'àmbit de la província de Barcelona.

La implementació de la ZBE pot tenir efectes positius en termes de salut, mobilitat i qualitat de vida. Diferents estudis apunten en l'àmbit metropolità de Barcelona que la millora de la qualitat de l'aire té beneficis en la salut de la població.

Per altra banda, la implementació de la ZBE té conseqüències en termes de mobilitat i pot influir en l'ús que la ciutadania fa de l'espai públic. Els vehicles són font no només dels contaminants de l'aire, sinó també de soroll i d'ocupació de l'espai públic. Gran part de l'espai de la ciutat està dedicat al cotxe, ja sigui per la seva circulació o per al seu aparcament, en detriment de l'ús d'aquest espai públic destinat a activitats i necessitats de la vida quotidiana, per tal que els infants juguin, per exemple, o per a generar espais comunitaris on la gent es trobi i es reuneixi.

L'anàlisi de la mobilitat des d'una perspectiva de gènere permet veure diferències d'hàbits i necessitats entre els homes i les dones en una societat amb una mobilitat pensada en molts casos per donar resposta a les necessitats laborals de la societat, i prioritzant el cotxe. Una d'aquestes és amb relació al mitjà de transport que s'utilitza.

Segons les diferents enquestes de l'EMEF de 2021, els homes fan més sovint ús del vehicle privat (especialment de la moto i el cotxe), i respecte a les dones. Contràriament, les dones són més usuàries del transport públic i de la mobilitat a peu (vegeu la taula següent).

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	78/101



ANUNCI

	HOMES		DONES		TOTAL	
Mitjà de transport	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Caminant	3.463.674	42,1%	4.389.757	50,6%	7.853.431	46,4%
Bicicleta	230.122	2,8%	81.637	0,9%	311.759	1,8%
Cadira de rodes o escúter	3.833	0,0%	5.809	0,1%	9.642	0,1%
Vehicles de mobilitat personal (patinet, plataforma de manillar o altres ginyos)	67.860	0,8%	45.758	0,5%	113.618	0,7%
Total de la mobilitat activa	3.765.489	45,7%	4.522.961	52,2%	8.288.450	49,0%
Autobús	272.386	3,3%	601.027	6,9%	873.413	5,2%
Metro	330.534	4,0%	499.994	5,8%	830.528	4,9%
Altres mitjans ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, tramvia)	236.825	2,9%	327.734	3,8%	564.559	3,3%
Resta del transport públic	56.070	0,7%	46.385	0,5%	102.455	0,6%
Total del transport públic	895.815	10,9%	1.475.140	17,0%	2.370.955	14,0%
Cotxe	2.876.915	34,9%	2.493.713	28,8%	5.370.628	31,8%
Moto i ciclomotor	506.414	6,1%	158.301	1,8%	664.715	3,9%
Furgoneta, camió i resta transport privat	192.090	2,3%	22.655	0,3%	214.745	1,3%
Total del vehicle privat	3.575.419	43,4%	2.674.669	30,8%	6.250.088	37,0%
Total del SIMMB	8.236.723	100%	8.672.769	100%	16.909.491	100%

En aquest sentit, l'aplicació d'una ZBE esdevé un mecanisme que incideix en transformar les desigualtats de gènere que es produeixen en l'espai públic, en la salut i en la mobilitat dins de la ciutat, tenint en compte la diversitat de les persones que habiten la ciutat.

Tot i que es constata que l'aplicació d'una ZBE que restringeix la circulació de determinats vehicles no incorpora explícitament elements que tinguin per objectiu transformar desigualtats de gènere, les mesures que s'hi adopten poden contribuir a transformar-les, en tant que:

La reducció de la circulació de determinats vehicles pot impactar positivament en la reducció de desigualtats de gènere en l'ús de l'espai públic, que pot esdevenir més amable amb les necessitats i usos de la vida quotidiana al llarg del cicle vital.

També ajuda a implementar el model de mobilitat que promou el PMUS de Mataró, que té per objectiu potenciar l'ús de mitjans de transport més sostenibles, que són els que majoritàriament utilitzen les dones (transport públic i la mobilitat a peu).

Finalment, la millora de la qualitat de l'aire que s'espera fruit d'aquestes restriccions tindrà impactes positius en la salut de tota la població i de col·lectius especialment vulnerables, com ara els infants o les dones embarassades, amb un impacte positiu específic en la salut sexual i reproductiva.

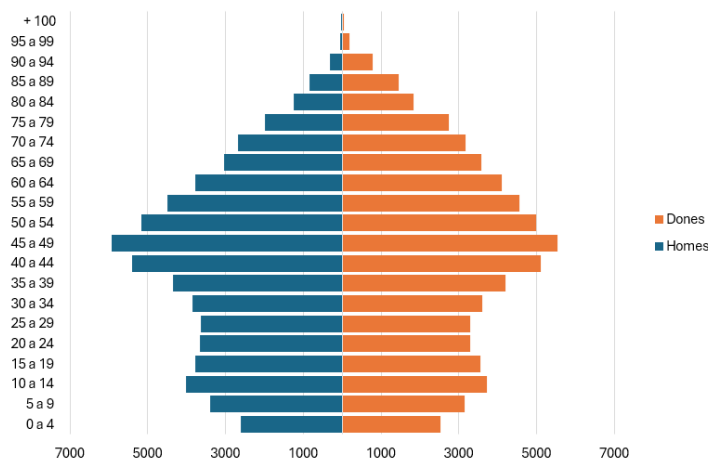
Evidentment aquests impactes poden ampliar-se i superar-se amb polítiques de pacificació de l'espai públic i de restricció del vehicle privat, independentment de l'etiqueta ambiental dels mateixos.

5.5.3. Anàlisi de l'impacte sobre les persones en situació de major vulnerabilitat

Mataró té una població de 129.613 habitants l'any 2023 i és el municipi més poblat del Maresme (27,7% del total de població). La densitat és de 5.752,9 hab./km², molt per sobre de la resta de municipis de la comarca i, fins i tot, respecte a la província de Barcelona (750,3 hab./km²) i al conjunt de Catalunya (246,1 hab./km²).

L'estructura de la població mostra un clar procés d'envelliment, ja que la part més àmplia de la piràmide es troba als intervals de les franges d'edat centrals. Pel que fa als col·lectius sensibles, les persones majors de 64 anys representen el 19% de la població i els menors de 17 anys representen el 17% de la població.

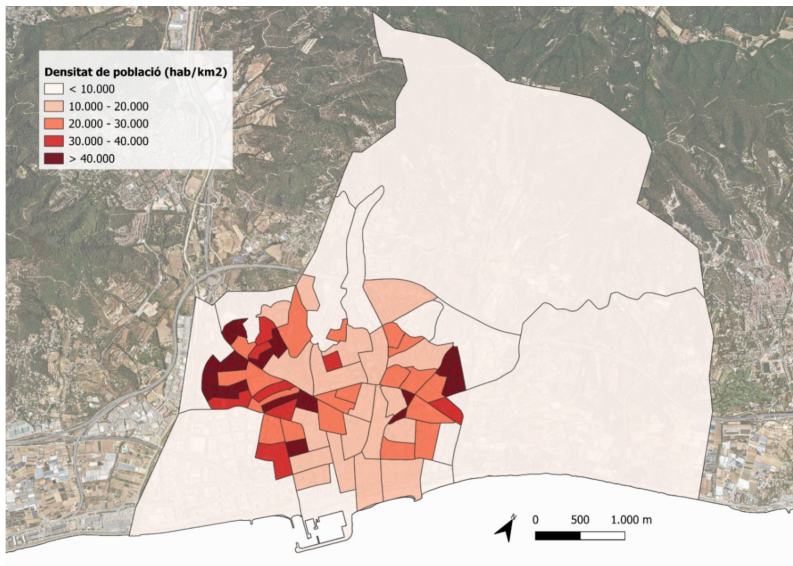
Figura 21 Piràmide d'edat de Mataró



Font: elaboració pròpia a partir d'IDESCAT i padró continu de l'INE.

En el cas de la població amb nacionalitat estrangera, aquesta suposa un 16,7%, amb un pes important dels ciutadans provinent de l'Àfrica (11.523 habitants), que representen gairebé un 9% de la població de la ciutat. Altres orígens presents són de l'Amèrica del sud (3.219 habitants) i d'Àsia i Oceania (3219 habitants).

Figura 22 Densitat de població de Mataró per seccions censal



Font: elaboració pròpia a partir d'ICGC i IDESCAT

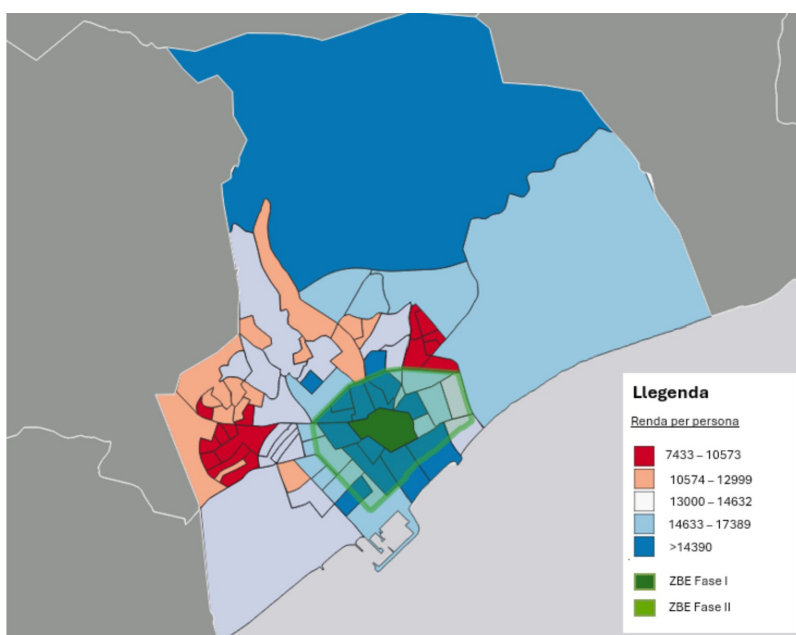
ANUNCI

Segons l'estudi de població de Mataró per l'any 2023, els tres barris amb més població són l'Eixample (32.638 habitants que representen el 25,30% de la població total), Cerdanyola (31.302 habitants i un 24,26% del total) i Rocafonda (11.465 habitants que suposen un 8,89%). En l'últim any tan sols dos barris dels onze de la ciutat no han vist augmentar la seva població. Els barris que han augmentat més la seva població són Rocafonda (+199), Eixample (+179), Cerdanyola (+15) i el Pla d'en Bonet (+129), mentre que l'han disminuïda La Llàntia (-25) i Peramàs (-4).

Des del punt de vista de la densitat de població, si es mira a nivell micro per seccions censals, la mitjana de totes les seccions de Mataró és de 27.635,9 hab./km², però es pot observar que algunes seccions del barri de Cerdanyola i Rocafonda superen la densitat de més de 40.000 hab./km². Les zones més denses de la ciutat es troben als barris perifèrics.

Pel que fa als indicadors econòmics, la renda per càpita l'any 2022 a Mataró se situava en 13.681 €. Pel que fa a la distribució de la renda per secció censal, els barris de Rocafonda i Cerdanyola concentren les seccions amb menor renda per càpita, mentre que l'Eixample concentra les que tenen major renda. Pel que fa a la zona de restricció de la ZBE, cobreix les seccions amb major renda del municipi, mentre que queden fora les zones de Rocafonda i Cerdanyola.

Figura 23 Renda per càpita mitjana per seccions censal (2022)



Font: elaboració pròpia a partir de dades del INE

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	81/101



ANUNCI

Mataró compta amb 56.230 afiliats a la seguretat social (novembre de 2024) dels quals el 52,6% són homes i el 47,4% són dones. Les afiliacions al règim general (59.290), segons residència padronal de l'afiliat, mostren una predominança del sector serveis (78%), tot i el pes important de la indústria (14,3%), i seguit a més distància la construcció (6,5%). Els inscrits al règim especial d'autònoms (setembre de 2024) són en total 8.865 persones que també treballen majoritàriament al sector terciari (76,8%) i, en aquest cas, la construcció (12,5%) supera la indústria (10,0%).

Amb relació a la població aturada, el valor mitjà de 2023 ha estat de 7143 persones a l'atur, de les quals un 65,7% corresponen al sector serveis, 15,8% al sector industrial, 9% a la construcció i 8,2% sense ocupació anterior. Finalment, el nombre de pensionistes empadronats al municipi per l'any 2023 és de 25.587 persones, amb una clara prevalença de dones (53,2%) sobre els homes (46,8%).

El Pla Jove x Mataró 2023-2027, recull l'estratègia de les polítiques de joventut de Mataró per als pròxims anys amb tres objectius principals: garantir una ciutat justa i amb igualtat d'oportunitats que garanteixi el benestar i la qualitat de vida de les persones joves; promoure que els joves puguin participar de forma activa i col·lectiva implicant-se en el desenvolupament del seu entorn; i potenciar les seves possibilitats per emprendre i transformar-se per tal de facilitar la seva emancipació. Així mateix, es reforça la diversitat i inclusió social, afavorint la transformació cap a una societat més igualitària. El Pla estableix 5 eixos de treball, 12 objectius estratègics i 25 objectius específics a assolir a partir de la implementació de 120 projectes orientats a la població jove.

El Pla s'ha elaborat a través d'un procés participatiu amb joves, professionals i altres agents, a través d'enquestes, entrevistes i sessions grupals.

Respecte als projectes per incentivar una mobilitat activa i sostenible, són accions que poden incidir positivament a assolir els objectius de millora de la qualitat de vida aconseguint un impacte positiu tant en els infants com en els joves del municipi. A l'apartat d'actuacions i mesures complementàries, es presenten diferents accions orientades a millorar la qualitat de l'aire i la qualitat urbana dels espais on conviuen la major part dels joves i infants de la ciutat, com són els entorns escolars.

Del total dels aproximadament 20.000 alumnes escolaritzats al municipi, un 20% (uns 4.100) estan escolaritzats en centres educatius ubicats als barris d'intrarondes a prop del centre, per tant, gairebé un quart dels alumnes de la ciutat.

Col·lectius amb capacitats diverses

L'Ajuntament ha facilitat el nombre de targetes d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda registrades al municipi. En els darrers anys, s'han emès un total de 1.448 targetes, d'aquestes 29 targetes pertanyen a residents dins de la Fase I de la ZBE i 486 targetes de persones dins de la Fase II de la ZBE. Pel que fa a les targetes de transport col·lectiu, s'han emès 21 targetes durant els últims cinc anys.

Pel que fa a les entitats del sector de la discapacitat i de la dependència que disposin de vehicles propis per al transport dels seus usuaris, algunes d'aquestes són titulars de la Targeta d'Aparcament Col·lectiu. A més, cal considerar les persones que compten amb la targeta Cuida'm, així com aquelles amb malalties o condicions de salut que desaconsellen l'ús del transport públic. Aquestes condicions poden incloure determinades malalties neurodegeneratives, trastorns mentals i/o conducta, síndromes de sensibilització central o malalties en tractament immunosupressor. En funció de la seva gravetat o intensitat, aquestes patologies poden impedir la utilització del transport públic o fer-lo desaconsellable des d'un punt de vista mèdic, o extremadament difícil per a la persona afectada i/o els seus acompanyants.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	82/101



ANUNCI

És essencial evitar que la implantació de la zona de baixes emissions (ZBE) es converteixi en un factor que contribueixi a la desigualtat social, ja que la possessió de vehicles més antics es troba sovint vinculada a segments de la població amb un menor poder adquisitiu, els quals experimenten una major dificultat per substituir vehicles antics per models més moderns i eficients. En aquest sentit, des de l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità es reclama l'establiment d'una política d'ajuts orientada a la renovació del parc vehicular més antic i contaminant, per tal d'incentivar la compra de vehicles més nets i energèticament eficients.

Pel que fa als beneficis per a la salut derivats de la implantació de les ZBE, es destaca la millora de la qualitat de l'aire i la reducció de la contaminació acústica, factors que contribueixen positivament al benestar de la població. No obstant això, també s'han d'abordar les limitacions de mobilitat que podrien sorgir per a determinats col·lectius vulnerables.

No es valora de manera suficient quin és l'impacte que les persones amb vulnerabilitat econòmica podrien patir amb l'establiment de les ZBE, però es considera oportú establir una exempció basada en el nivell de renda, relacionat amb l'IPREM, i en les característiques de la unitat de convivència (per exemple, famílies en situació d'exclusió residencial segons la Llei 24/2015).

5.6. Altres actuacions i mesures complementàries

La implementació de la zona de baixes emissions ha d'anar acompanyada i complementada amb altres actuacions que persegueixin objectius similars, per tal que la mesura tingui més garanties d'aconseguir els objectius que persegueix. A més, des de la política municipal, la zona de baixes emissions s'ha d'integrar en el planejament integral de la ciutat en matèria de salut, mobilitat i qualitat de l'aire.

Normativament, cal destacar que el Decret 132/2024 referent al Pla de Qualitat de l'Aire Horitzó 2027, a l'article 20, estableix que en el contingut dels projectes de zones de baixes emissions cal preveure altres mesures complementàries que promoguin la mobilitat sostenible i el canvi modal.

Per aquestes disposicions, a continuació es recullen algunes de les principals mesures implementades per l'Ajuntament de Mataró amb l'objectiu de promoure la mobilitat sostenible i el canvi modal:

- **Millora entorn i accessibilitat entorns escolars**, s'han adaptat els entorns de 9 centres educatius i altres punts de la ciutat que formen part de recorreguts habituals per anar a l'escola amb l'objectiu de garantir una mobilitat més segura.
- **Millora de la xarxa de vianants**: S'han acomplert nombroses actuacions a la xarxa de vianants per millorar l'accessibilitat i la mobilitat activa. Entre les actuacions realitzades, destaquen el reforç de paviment, la renovació de les calçades, la reurbanització de carrers, l'ampliació de voreres i la creació de passos o cruïlles elevades. Un exemple és l'actuació a la reurbanització del carrer de Sant Josep, que s'emmarca en el Pla d'Impuls al Centre (PIC), el qual té entre els seus objectius donar més espais als vianants i crear eixos cívics que facin més còmodes, segurs i atractius els desplaçaments. Una altra actuació destacable és la reurbanització del Camí Ral de la Mercè, on s'han fet millores com l'ampliació de voreres, l'eliminació de barreres arquitectòniques, la nova línia d'arbrat, jardineres i paviment especial per deixar créixer la vegetació, carril bici en sentit Barcelona i nou enllumenat. Aquesta actuació ha permès donar més espai al vianant i crear un eix cívic que faci els desplaçaments més còmodes, segurs i atractius per passejar i comprar.
- **Pacificació centre, mitjançant el Pla d'Impuls al Centre (PIC)**, l'Ajuntament de Mataró ha implementat diverses mesures per millorar el confort dels vianants i optimitzar les operatives de Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) al centre del municipi, on es troba l'Illa de vianants. Entre les accions adoptades, destaquen la prohibició total de l'aparcament per a qualsevol tipus de vehicle i

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	83/101



ANUNCI

la creació de zones DUM tant al perímetre com a l'interior de l'Illa. Pel que fa a les zones DUM del perímetre, s'han establert diferents horaris: de dilluns a dissabte, de 8 a 20 h, o bé de dilluns a diumenge, inclosos els dies festius, en el mateix horari. Pel que fa al trànsit dins l'Illa de vianants, aquest queda restringit, excepte per a les activitats de càrrega i descàrrega en els horaris establerts: de dilluns a dissabte, de 7 a 11 h, i de dilluns a divendres, de 15:15 a 16:45 h. A més, els vehicles autoritzats disposen d'accés permanent, les 24 hores del dia, de dilluns a diumenge, inclosos els festius.

- **Millora xarxa ciclista**, des del 2022 Mataró ha ampliat l'extensió de la xarxa de carrils bici, passant de 6,5 a 15 kilòmetres. En total s'han creat 12 trams de carrils bici segregats del trànsit motoritzat (projecte Anella Ciclista). Actualment, es troben en un moment de revisió del projecte, i propostes de modificacions consensuades entre els diferents agents implicats.
- **Incorporació de vehicles elèctrics a la flota del servei municipal de transports**, s'han incorporat a la flota autobusos híbrids. El 80% de la flota operativa de Mataró és híbrida i això suposa avançar en la reducció d'emissions i en una ciutat més silenciosa.
- **Ampliació de les places d'estacionament**, per tal de pal·liar la pèrdua de places i gestionar de manera eficient l'espai públic destinat a l'estacionament de vehicles, en coherència amb les polítiques de mobilitat sostenible.
- **Digitalització de les reserves per a la Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)**: regulació de les reserves per la distribució urbana de mercaderies a través d'un sistema de control que permeti optimitzar recursos i guanyar experiència.
- **Dotació d'aparcament dissuasius**: nova regulació de circulació en els principals polígons industrials de la ciutat per dotar de places perimetral que permetin l'estacionament fora de la zona delimitada per la ZBE.
- **Millora de paviments de la via pública**: per afavorir una mobilitat més ordenada, segura i sostenible, especialment per als modes no motoritzats.
- **Gestió i millora del verd urbà**: per preservar i potenciar el patrimoni vegetal de la ciutat, garantir la salut i manteniment de l'arbrat i les zones enjardinades, i afavorir una ciutat més saludable i sostenible, en coherència amb les polítiques ambientals i d'adaptació al canvi climàtic.
- **Modernització i manteniment de l'enllumenat públic**: per tal de garantir el correcte funcionament de la xarxa, millorar l'eficiència energètica i reduir l'impacte ambiental, en coherència amb els criteris del Pla director de l'enllumenat i les polítiques municipals de sostenibilitat.
- **Impuls de la generació d'energia renovable en equipaments municipals**: per reduir el consum energètic, afavorir la transició ecològica i contribuir a la justícia energètica, en el marc de l'estratègia Mataró pel Clima i el compromís amb la sostenibilitat.
- **Transformació urbana del front marítim i pacificació de l'Av. Maresme**: reconversió de l'antiga N-II en un bulevard, amb l'objectiu de pacificar el trànsit, guanyar espai per als vianants i modes de mobilitat sostenible i millorar la qualitat urbana i paisatgística.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	84/101



ANUNCI

5.7. Pla de comunicació, participació i sensibilització

5.7.1. Comunicació i sensibilització

La implementació d'una zona de baixes emissions (ZBE) al municipi comporta tot un seguit de reptes. El principal repte que es presenta és donar a conèixer la possibilitat d'una mobilitat més sostenible. Cal tenir present que una ZBE comporta la restricció d'una mobilitat -aquella més contaminant- per un àmbit concret del municipi i per tant, cal informar dels motius i de les alternatives que poden tenir les persones directament afectades per la mesura. Més enllà dels aspectes purament sancionadors de la mesura, la campanya de comunicació ha d'anar dirigida a oferir una possibilitat de canviar d'hàbits per viure millor.

En aquest document ja s'ha apuntat que Mataró té l'obligació normativa pel fet que és un municipi de més de 50.000 habitants d'implementar una zona de baixes emissions. Per aquest motiu, i amb l'objectiu de mantenir informada a totes les persones que queden afectades per la mesura, l'Ajuntament de Mataró elaborarà i impulsarà una campanya de comunicació dirigida a sensibilitzar sobre la importància d'aquesta mesura en el moment que implementi la ZBE.

Es preveu realitzar una campanya de comunicació en dues fases, una primera, prèvia a la implementació a la ZBE i una posterior a la implementació de la mesura.

La fase prèvia la implementació de la ZBE, es realitzaran accions divulgatives i de sensibilització sobre les afectacions a la salut pública degudes a la contaminació ambiental, l'aportació del trànsit a aquesta contaminació, i els beneficis de reduir aquesta contaminació i el trànsit de manera general.

Una vegada ja implementada la mesura, es preveu realitzar comunicacions informatives de les diferents etapes d'implantació de la ZBE. L'Ajuntament de Mataró preveu incorporar, a la seva pàgina web, un apartat específic dedicat a la zona de baixes emissions. A mesura que es vagi avançant en el procés d'implementació de la ZBE, aquest portal s'anirà omplint amb informació rellevant.

A banda de les accions pròpies emprades per l'Ajuntament de Mataró, l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità a través del conveni de col·laboració amb l'ATM ha iniciat la licitació de "l'Elaboració de la creativitat, disseny, realització i producció de tots els materials necessaris i elements per a l'emissió d'una campanya de comunicació sobre la implantació de les zones de baixes emissions", i caldria preveure una campanya general impulsada per la Generalitat de Catalunya, especialment als mitjans audiovisuals i xarxes socials, que els municipis acompanyaríem amb campanyes locals amb el mateix disseny gràfic i continguts de la general creats per l'ATM.

5.7.2. Participació

En aquest apartat es descriu el procés de participació que anirà lligat a l'entrada en vigor de l'ordenança, d'acord amb l'establert a l'article 133 de la Llei 39/2015, de l'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques. En aquesta línia, el procediment d'elaboració de l'ordenança preveu diferents fases que garanteixen la participació ciutadana i la transparència en la presa de decisions. En primer lloc, s'ha dut a terme una consulta prèvia a la redacció de l'ordenança, en què la ciutadania i els agents implicats han pogut formular aportacions sobre l'oportunitat, els objectius i els principals aspectes que hauria de regular. Un cop redactat el projecte i l'ordenança, aquests s'exposaran públicament després de la seva entrada en vigor inicial, per tal que es puguin presentar al·legacions i suggeriments. Finalment, un cop resoltes les aportacions, el projecte i l'ordenança s'aprovaran de manera definitiva, consolidant un marc normatiu resultat d'un procés participatiu i obert a la ciutadania.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	85/101



ANUNCI

5.8. Autoritats responsables de l'elaboració i execució de la ZBE

Departament de Mobilitat: telèfon 93 758 22 11, Direcció: Carrer de Comadaran, 1.

Ajuntament de Mataró: telèfon 93 758 21 00, Direcció: La Riera, 48. Correu electrònic: seu@ajmataro.cat.

5.9. Síntesi de la ZBE

A continuació es detallen les principals característiques de la ZBE de Mataró:

Indicador	Total
Superfície delimitada en km ²	1,6 km ²
Superfície delimitada en % sobre el total del sòl residencial	31%
Població afectada (habitants)	37.490 (2022)
Població afectada (% sobre el total d'habitants)	29% (2022)
Calendari habitual de restriccions	Dilluns a diumenge en el perímetre de l'illa de vianants Dilluns a divendres feiners en la resta de la ZBE
Horari habitual de restriccions	24h en el perímetre de l'illa de vianants De 7h a 20h en dies feiners
Parc de turismes afectat (% sense etiqueta)	16%
Parc de turismes afectat (% etiqueta B)	49%
Parc de motocicletes i ciclomotors afectat (% sense etiqueta)	26%
Parc de motocicletes i ciclomotors afectat (% etiqueta B)	44%
Parc de camions afectat (% sense etiqueta)	36%
Parc de camions afectat (% etiqueta B)	74%
Parc d'autobusos afectat (% sense etiqueta)	20%
Parc d'autobusos afectat (% etiqueta B)	54%

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	86/101



ANUNCI

Indicador	Total
Canvi de vehicle estimat (%)	45%
Reducció de la mobilitat prevista (%)	5%
Reducció d'emissions de NOx (kg/any) (segons l'eina ATM)	32%
Reducció d'emissions de PM ₁₀ (kg/any) (segons l'eina ATM)	28,9%
Reducció de les emissions de CO ₂ (segons l'eina ATM)	2%
Reducció en l'impacte acústic en el conjunt del municipi en dB(A) (segons l'eina ATM)	0,41 dB(A)

6. Memòria econòmica

6.1. Anàlisi de l'impacte pressupostari i econòmic a l'Ajuntament de Mataró

L'aplicació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) pot comportar, especialment durant els primers anys, un impacte econòmic per a determinades activitats que utilitzen vehicles motoritzats, en cas que sigui necessària la substitució de vehicles que no compleixin els requisits ambientals establerts per poder continuar operant dins la zona. Cal tenir en compte, però, que la implantació de zones de baixes emissions és generalitzada a l'àmbit metropolità i a molts altres municipis de l'entorn de Mataró, fet que fa que la necessitat de renovació de flotes s'estengui a tot el territori i no sigui exclusiva d'aquesta ciutat.

En tot cas, la normativa preveu exempcions per a determinats vehicles, usos o col·lectius, amb l'objectiu de minimitzar l'impacte econòmic, tot garantint els objectius principals de les ZBE recollits a la Llei 7/2021, el Reial decret 1052/2022 i el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Mataró.

En aquest sentit, Mataró no preveu un impacte econòmic superior al derivat de l'aplicació de la normativa vigent, atès que en aquest projecte no s'estableixen criteris més restrictius.

6.1.1. Impacte de la ZBE en el pressupost municipal

En consonància amb el procés de transformació iniciat fa uns anys per l'Ajuntament de Mataró, pel qual la ciutat ha anat recuperant l'espai per a les persones amb la finalitat de millorar la seva qualitat de vida i la qualitat de l'aire (pacificant els carrers, revaloritzant la mobilitat per als vianants i ciclistes...), per a poder implementar la Zona de Baixes Emissions l'Ajuntament ha realitzat un seguit d'actuacions i n'haurà de seguir realitzant d'altres, amb el següent impacte econòmic en el pressupost municipal:

Despeses d'inversió

L'Ajuntament de Mataró ha rebut un total de 4.442.721,82 € en concepte de subvencions a través del *Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación*

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	87/101



ANUNCI

digital y sostenible del transporte urbano, en el marc del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència del *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*. Aquest import s'ha rebut en dues convocatòries:

- 1a convocatòria: 1.751.834,78 €

- 2a convocatòria: 2.690.887,04 €

Actuacions finançades en el marc de la 1a convocatòria (import executat a càrrec del pressupost de 2022 per un import de 2.153.019,51 €, sense IVA):

- Reurbanització del Camí Ral de La Mercè
Partida: 710100/15301B/60901 - Reurbanització Camí Ral entre Lepant i Cooperativa PIC
Projecte: 1530115002 Inversió - Millores urbanes vies públiques
- Millora d'entorns escolars
Partida 710400/13411Z/60900 - Entorns escolars de Mataró, camins escolars NEXT GENERATION
Projecte 1341122002 - Inv. entorns escolars Mataró, camins escolars NEXT
- Reordenament del polígon del Pla d'en Boet per a la millora de la seguretat i creació d'estacionament perifèric vinculat a la ZBE
Partida: 710400/13411E/60900 - Reordenació Pol. Ind. Pla d'en Boet NEXT GENERATION
Projecte: 1341122001- Inv. reordenació pol. ind. Pla d'en Boet NEXT GENERATION
- Construcció d'una nova rotonda a la N-II per millorar el transport públic urbà i interurbà
Partida: 710400/13411B/60903 - Construcció nova rotonda a la NII
Projecte: 1341122007 Inversió - Construcció nova rotonda a la NII

Actuacions finançades en el marc de la 2a convocatòria (import total executat càrrec del pressupost de 2023-2024 per un import de 1.458.978,53 €, sense IVA):

- Instal·lació de sistemes tecnològics per al control de la ZBE (càmeres, panells, plataforma ZBE)
Partida: 720400/13424Z/60300 - Projecte videovigilància
Projecte: 1342422001 - Inversió Projecte videovigilància
- Incorporació de càmeres addicionals
Partida: 720400/13424Z/60300 - Projecte videovigilància
Projecte: 1342422001 - Inversió Projecte videovigilància
- Direcció d'obra
Partida: 720400/13424Z/60300 - Projecte videovigilància
Projecte: 1342422001 - Inversió Projecte videovigilància

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32	
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança			
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)			
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	88/101	

ANUNCI

- Canalitzacions al Pla d'en Boet

Partida: 710400/13411E/60900 - Obres de canalització Polígon Pla d'en Boet

Projecte: 1342422001 - Inversió Projecte videovigilància

- Reurbanització del carrer de Sant Josep

Partida: 710100/15321B/60900 - Reurbanització carrer sant Josep PIC

Projecte: 1532122002 - Inv. reurbanització carrer sant Josep PIC

Despeses de manteniment

El cost anual de manteniment dels sistemes i equips associats a la Zona de Baixes Emissions (ZBE) és de 76.219 € (sense IVA). Aquest import cobreix el manteniment de les càmeres de control, la plataforma digital i la resta de sistemes tecnològics vinculats. El servei de manteniment estarà comprès entre l'abril del 2025 i el març del 2028 i es preveu un cost total de 228.657,02€ (sense IVA) pel total d'aquest període:

Partida 610000/132240/21300 - Manteniment maquinària, instal·lacions i utilitatge

Projecte: 1322410001 - Pla de millora d'equipaments

El cost anual de manteniment del hardware i software és de 52.514,60 € (sense IVA). El servei de manteniment estarà comprès entre l'abril del 2025 i el març del 2028 i es preveu un cost total de 157.543,80 € (sense IVA) pel total d'aquest període:

Partida 610000/132240/21300 - Manteniment maquinària, instal·lacions i utilitatge

Projecte: 1322410001 - Pla de millora d'equipaments

Despeses d'algunes de les mesures complementàries

De manera paral·lela a la implantació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE), s'han impulsat diverses actuacions complementàries amb l'objectiu de promoure una mobilitat més sostenible. Algunes d'aquestes actuacions ja han estat executades, mentre que d'altres estan en fase de desenvolupament o programació. A continuació, es detallen les principals intervencions i els seus imports associats:

- Promoció de la mobilitat activa: 727.965,41 € (actuació executada amb les obres de l'anella ciclista a càrrec del pressupost de 2020).
- Dotació d'aparcaments dissuasius: 170.698,90 € (actuació executada amb les obres de l'aparcament d'Alfons X el Savi a càrrec del pressupost de 2022).
- Digitalització de l'aparcament regulat: 150.000 € (actuació prevista en el marc del contracte programa amb PUMSA 2024-2027: incorporació de parquímetres i desenvolupament de l'aplicació de mobilitat).
- Digitalització de les reserves per a la Distribució Urbana de Mercaderies (DUM): 30.000 € (actuació prevista en el marc del contracte programa amb PUMSA 2024-2027: desenvolupament del mòdul de gestió a l'aplicació de mobilitat).
- Substitució de quatre vehicles dièsel de la flota del servei de Mataró bus per vehicles híbrids amb un cost previst aproximat de 1.631.700 € (despesa autoritzada inclosa en el pressupost base de licitació)

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	89/101



ANUNCI

de la contractació del Servei públic de transport col·lectiu, públic i urbà de viatgers del municipi en procés d'adjudicació a amortitzar en deu anys).

Despesa de personal

La gestió de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) requerirà la disposició de recursos humans específics per atendre les funcions de tramitació d'autoritzacions i exempcions, atenció a la ciutadania, seguiment tècnic i aplicació del règim sancionador.

S'estima necessària la incorporació d'un equip de quatre persones amb perfil tècnic/a de gestió a jornada completa mitjançant un programa específic, d'acord amb el que preveu l'article 10.1.c del text refós de l'Estatut Bàsic de l'Empleat Públic, amb un cost total estimat d'uns 222.000 € anuals.

Aquest reforç de personal resulta necessari per assegurar una implementació eficient i amb garanties del nou model de mobilitat urbana sostenible associat a la ZBE. El programa té una durada prevista de tres anys i, atès que els costos associats (aproximadament 222.000 € anuals) no estan inclosos en el pressupost inicial, la seva viabilitat resta condicionada a la seva incorporació en pressupostos futurs.

Despesa de campanya de comunicació i sensibilització

La posada en marxa de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) ha d'anar acompanyada d'una campanya de comunicació clara, accessible i multicanal, orientada tant a la sensibilització ciutadana com a la comprensió pràctica del nou règim d'accés i circulació.

Es preveu un cost total estimat de 40.000 €, distribuït en 10.000 € anuals durant els primers quatre anys d'implementació de la ZBE. Es tracta d'una despesa corrent de caràcter plurianual que l'increment anual respecte al seu pressupost actual es preveu que no superi els 50.000 € (IVA inclòs). Aquesta despesa pot tenir cabuda en el pressupost del Servei de Mobilitat o de la pròpia Àrea en cas que no s'aprovi un increment pressupostari amb aquest destí.

Aquest pressupost inclou la definició de la creativitat i dels missatges clau, la producció de materials informatius (fullets, cartells, senyals, vídeos, continguts digitals, etc.), la compra d'espais publicitaris i l'organització d'accions informatives o presencials, si escau.

6.1.2. Impacte fiscal**Ingressos tributaris**

Pel que fa als ingressos tributaris i de conformitat amb el contingut del RDL 2/2004 del Text Refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals, la disposició sotmesa a aprovació no té cap repercussió directa en la regulació dels impostos, les taxes, ni tampoc en els preus públics o les prestacions patrimonials públiques no tributàries.

Ara bé, sense perjudici de l'anterior, es pot fer una previsió sobre la possible repercussió econòmica que pot tenir l'adopció d'aquesta ordenança en un tribut municipal estretament vinculat amb la mobilitat, com és l'impost sobre els vehicles de tracció mecànica (IVTM).

D'altra banda, cal tenir en compte que la mesura proposada projecta els seus efectes no només sobre vehicles que tinguin el seu domicili fiscal a la ciutat de Mataró, sinó a d'altres municipis, fins i tot de fora de l'àmbit provincial.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	90/101



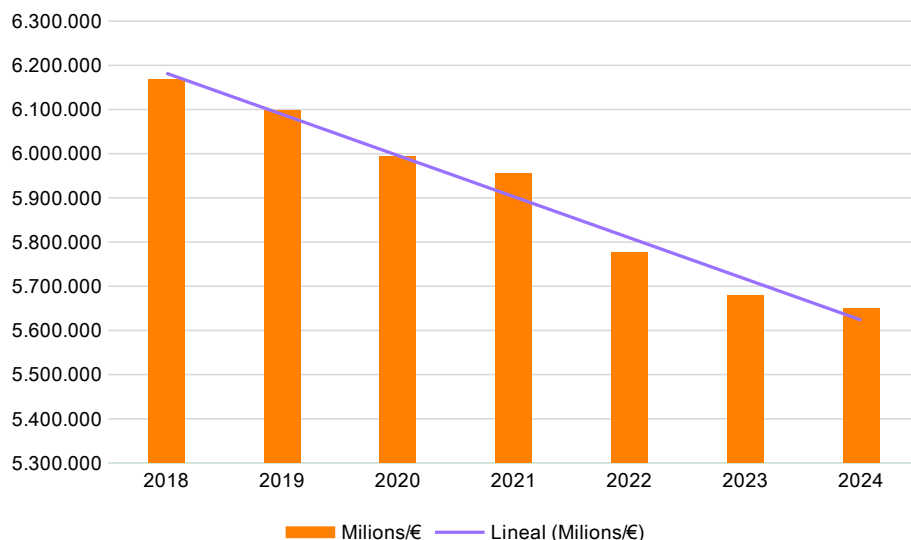
ANUNCI

L'Ajuntament de Mataró té un seguit de bonificacions de l'impost de vehicles per a la utilització d'energies menys contaminants, en concret les bonificacions són les següents:

- Els vehicles elèctrics gaudeixen d'una bonificació del 75 % de la quota.
- Els vehicles híbrids gaudeixen d'una bonificació del 70 % de la quota.
- Els vehicles que utilitzen biogàs, gas natural, gas comprimit, gas liquat del petroli (GLP), metà, metanol, hidrògens i derivats d'olis vegetals perquè les característiques del motor provoquen menys contaminació i utilitzen energies renovables gaudeixen d'una bonificació del 60% de la quota.

En qualsevol cas, s'ha de posar de manifest que l'evolució del padró fiscal de vehicles a la ciutat evidencia una tendència a la baixa de la recaptació.

Figura 24 Evolució ingressos impost IVTM



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament

Concretament, la reducció de la recaptació del 2024 respecte al 2018 és del -8,4% o de -517.150€. Previsiblement, la reducció d'ingressos d'aquest impost continuarà en línia amb la renovació del parc de vehicles de Mataró cap a vehicles més sostenibles, amb el guany del pes dels vehicles elèctrics i híbrids.

Ingressos per sancions

El RDL 6/2015 Text refós de la Llei sobre Trànsit tipifica l'incompliment de les restriccions de circulació derivades de les ZBE com a infracció greu (art 76), i concreta l'import de les sancions en 200€ (art 80). El mateix RDL (art.94) permet una reducció del 50% de les sancions en cas de pagament voluntari.

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	91/101



ANUNCI

Així mateix, l'Annex 8 del Pla de Qualitat de l'Aire estableix una metodologia per poder estimar la recaptació per sancions de la ZBE, amb l'establiment d'una mitjana de 125 multes cada 10.000 habitants el primer any d'implementació amb una reducció anual del 10% de sancions. Per tant, l'estimació per la recaptació per les sancions de la ZBE de Mataró és la següent:

Estimació de la recaptació per les sancions de la ZBE de Mataró

Taula 17 Estimació recaptació per sancions implementació ZBE

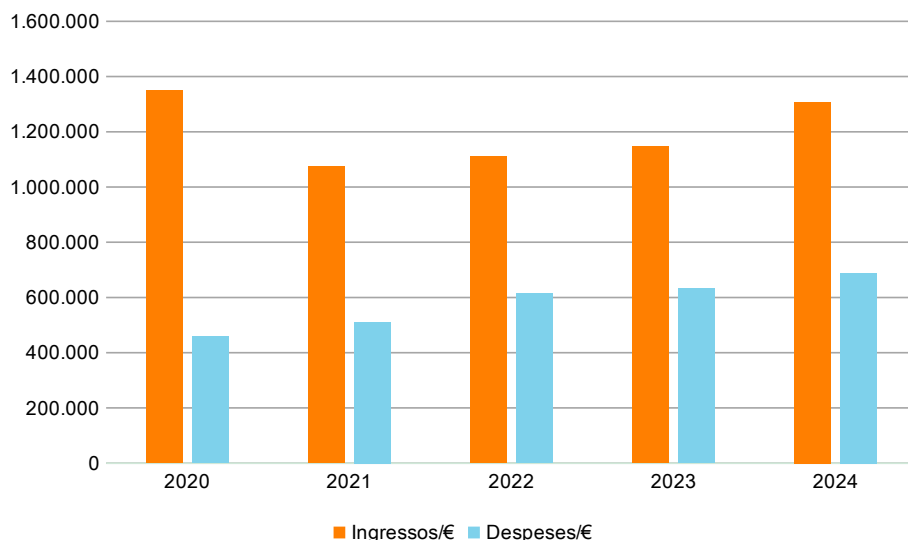
	Any 1	Any 2	Any 3
Nombre multes	1.610	1.458	1.312
Recaptació (€)	243.024	218.722	196.850

Font: elaboració pròpia

Ingressos per estacionament regulat

Pel que fa als ingressos de la zona blava, l'any 2024 s'ha recaptat un total de 1.308.601,00€ amb unes despeses directes i indirectes que sumen un total de 765.976,00 €. En conjunt, el balanç ingressos/despeses es de +542.625€, el que suposa un augment del 29% respecte als ingressos nets de l'exercici de 2023.

Figura 25 Evolució ingressos/despeses zona blava



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament

ANUNCI

Afectació flota municipal de vehicles

La implementació de la ZBE també té repercussions pel que fa al cost per als vehicles de la flota municipal que no compleixen els requeriments mediambientals per circular dins la ZBE. Segons les dades de l'Ajuntament, els vehicles que s'hauran de renovar i el seu cost de renovació aproximat són els següents:

Taula 18 Vehicles afectats restricció ZBE de la flota municipal de vehicles

Tipologia	Sense etiqueta	Etiqueta B
Turisme	2	1
Camió	1	4
Furgoneta	1	11
Moto	0	1
Bus	0	4

Font: elaboració pròpia

Vehicles sense etiqueta

- Cost econòmic de la renovació dels vehicles:
 - ✓ Turismes: preu unitari vehicles 35.000€, total aproximat: 70.000€
 - ✓ Camió (lleuger): preu unitari vehicles 50.000€, total aproximat: 50.000€
 - ✓ Furgonetes: preu unitari vehicles 45.000€, total aproximat: 45.000€

Cost aproximat de la renovació de la flota: 165.000€

Vehicles amb etiqueta B

- Cost econòmic de la renovació dels vehicles:
 - ✓ Turismes: preu unitari vehicles 35.000€, total aproximat: 35.000€
 - ✓ Camió (lleuger): preu unitari vehicles 50.000€, total aproximat: 200.000€
 - ✓ Furgonetes: preu unitari vehicles 45.000€, total aproximat: 495.000€
 - ✓ Bus: preu unitari vehicles 450.000€, total aproximat: 1.800.000€

Cost aproximat de la renovació de la flota: 2.530.000€

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	93/101



ANUNCI

6.2. Anàlisi de l'impacte sobre la competència i el mercat

Es preveu que durant els primers anys d'implantació de la ZBE hi hagi un impacte econòmic en algunes de les activitats que utilitzen vehicles motoritzats, especialment aquelles que necessitin substituir vehicles amb restriccions d'accés per d'altres que hi puguin accedir.

Tanmateix, donada també la implantació de zones de baixes emissions a municipis de la demarcació de Barcelona (Terrassa, Sabadell, Sant Cugat, Rubí, etc.), la necessitat de substitució de vehicles serà homogènia al territori i no únicament per la implantació a Mataró. En tot cas, el projecte contempla l'establiment d'exempcions a determinats vehicles, usuaris o usos, amb l'objectiu de reduir l'impacte el màxim possible, alhora que es vetlla pels objectius principals de la ZBE inclosos a la Llei 7/2021, el Reial decret 1052/2022.

Pel què fa a les activitats, cal tenir també en compte les consideracions del dictamen emès pel Consell d'Estat en relació amb el Projecte de Reial Decret 1052/2022, que recomana ponderar la incidència en els sectors que utilitzin vehicles de motor en la seva activitat (com el repartiment de mercaderies) o els establiments dels quals estiguin situats a la ZBE i puguin veure's perjudicats (com els tallers de reparació d'automòbils).

Així doncs, es determina els codis del registre d'activitats que d'acord amb el seu objecte es podrien veure perjudicats, i es proposa considerar algun tipus d'excepció pels vehicles de motor que utilitzin per a la seva activitat o pels vehicles de motor que necessitin arribar fins a aquestes activitats.

Empreses que operen dins la ZBE

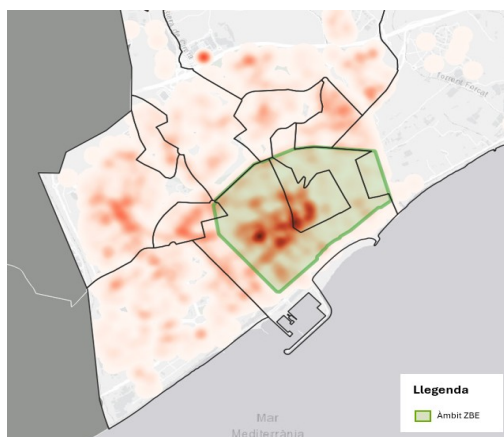
Les empreses que han de realitzar operacions de distribució urbana de mercaderies dins la ZBE, però estan ubicades fora de la ZBE estaran subjecte a la regulacions horàries corresponents. Cal tenir present que hi ha franges horàries que no s'aplica la restricció (Fase II ZBE).

Empreses ubicades dins la ZBE

Dins de l'àmbit de la ZBE hi ha 5.138 activitats censades, que representa un 79%.

A continuació es presenta un mapa de densitat de comerços del municipi amb la delimitació de la ZBE:

Figura 26 Densitat de comerços Mataró



Font: elaboració pròpia amb dades de l'Ajuntament

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	94/101



ANUNCI

La taula següent mostra el nombre d'activitats incloses per tipologies. Segons el Reial Decret 1052/2022, serien les empreses ubicades dins la ZBE que realitzin tasques de repartiment de mercaderies, tallers mecànics, empreses geriàtriques que tinguin vehicles de PMR o similars, les que poden rebre un major impacte amb la implementació de la ZBE. En la taula següent s'ha indicat amb un asterisc (*) aquestes tipologies.

Taula 19 Tipus d'activitats afectades per la ZBE

Tipologia d'activitat	Nombre
Alimentació	174
Allotjament, hostaleria i restauració	82
Equipaments per a la llar i l'oficina	125
Lleure, cultura, educació, oci i esport	299
Serveis a vehicles i automoció*	110
Serveis professionals i altres serveis	3.962
Textil, moda i complements de la persona	386

Font: elaboració pròpia

7. Seguiment del compliment i revisió de la ZBE

7.1. Indicadors

Els municipis han d'establir mecanismes de monitorització i seguiment dels objectius establerts per la ZBE. En aquest sentit, el Reial decret 1052/2022, en el seu article 12, estableix els indicadors de seguiment indispensables que han de tenir els projectes de ZBE per poder monitoritzar de forma correcta l'impacte de la mesura en la qualitat de l'aire i en l'acompliment dels objectius que es proposen. A més, a l'annex II del Decret 1052/2022 es presenten altres indicadors a tenir en compte, però sense obligatorietat de seguiment en el projecte de zona de baixes emissions.

A continuació es presenten els diferents indicadors :

Indicadors de Qualitat de l'aire

INDICADOR 1: Concentracions de diòxid de nitrogen (NO₂)

1.A Evolució del valor límit anual (VLA). Es calcula com la mitjana dels valors horaris de concentració de NO₂ obtinguts durant tot un any civil (de gener a desembre) segons dades del punt de mesurament ubicat a Mataró (Passeig dels Molins).

ANUNCI

Gràfic 5. Indicador. Evolució del valor límit anual (VLA) del diòxid de nitrogen



Valor de referència 2023: 15 µg/m3

Periodicitat: Anual

1.B Evolució del valor límit horari (VLH). És un indicador de les superacions del VLH (valor límit horari per a la protecció de la salut humana) segons dades del punt de mesurament ubicat a Mataró (Passeig dels Molins).

Taula 20 Evolució valor límit horari estacions ZQA7 per NO₂

Any	Nre. Superacions (VLh)
2023	0
2022	0
2021	0
2020	0
2019	0
2018	0
2017	0

Valor de referència 2023: 0 dies amb superacions

Periodicitat: Anual

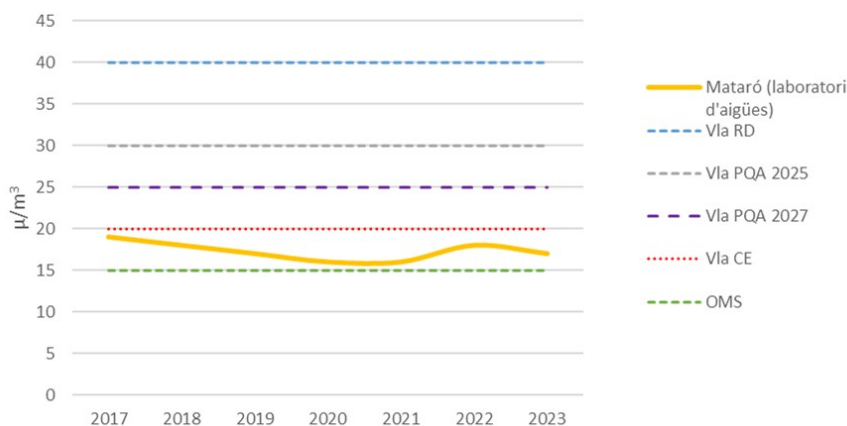
CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32	
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança			
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)			
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	96/101	

ANUNCI

INDICADOR 2: Concentracions de partícules (PM10 i PM2,5)

2.A Evolució del valor límit anual (VLA) de PM10. Es calcula com la mitjana dels valors horaris de concentració de PM₁₀ obtinguts durant tot un any civil (de gener a desembre) segons les dades del punt de mesurament ubicat a Mataró (Laboratori d'Aigües).

Gràfic 6. Indicador. Evolució del valor límit anual (VLA) partícules PM₁₀



Valor de referència 2023: 17 µg/m3

Periodicitat: Anual

2.B Evolució del valor límit diari (VLD) per PM10. És un indicador de les superacions del VLD (valor límit diari per a la protecció de la salut humana) segons dades del punt de mesurament ubicat a Mataró (Laboratori d'Aigües).

Taula 21 Indicador. Nombre de superacions del valor límit diari (VLD) per PM₁₀

Any	Nre. Superacions (VLh)
2023	1
2022	2
2021	1
2020	6
2019	2
2018	0
2017	0

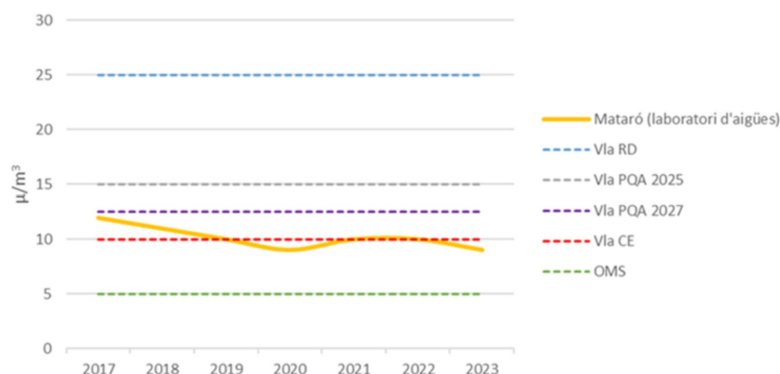
Valor de referència 2023: 1 dies amb superacions

Periodicitat: Anual

ANUNCI

2.C Evolució del valor límit anual (VLA) de PM_{2,5}. Es calcula com la mitjana dels valors diaris de concentració de PM_{2,5} obtinguts durant tot un any civil (de gener a desembre) segons les dades del punt de mesurament ubicat a Mataró (Laboratori d'Aigües).

Gràfic 7. Indicador. Evolució del valor límit anual (VLA) de les PM_{2,5}



Valor de referència 2023: 9 µg/m³

Periodicitat: Anual

INDICADOR 3: Reducció de les emissions de CO₂. Es calcula com el percentatge de reducció de les emissions de CO₂ generades pel trànsit, respecte l'escenari inicial.

Any	% reducció 2028
2022	-2%

Valor de referència: reducció -2% (2022)

Periodicitat: Anual

Indicadors de canvi climàtic i mobilitat sostenible

INDICADOR 4: Desplaçaments en vehicle privat respecte al total de desplaçaments. Quota modal del cotxe segons el que estableix el PMUS de Mataró per l'any 2018, valor de referència.

Taula 22 Indicador. Percentatge de desplaçaments en vehicle privat respecte al total de desplaçaments

Any	Quota modal
2018	51%

Valor de referència: 51% quota modal (2018)

Periodicitat: Anual

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	98/101



ANUNCI

INDICADOR 5: Percentatge de vehicles 0 emissions respecte al total. Segons les dades de parc censat de les dades obertes de la DGT, es calcula el percentatge de vehicles 0 emissions respecte al total de flota de vehicle privat, transport de mercaderies i transport col·lectiu.

Taula 23 Indicador. Percentatge de vehicles 0 emissions del parc censat respecte al total

Tipus de vehicle	Zero
Turismes	1%
Ciclomotors/motocicletes	1%
Autobús	0%
Camions	1%
Altres	0%
Total	1%

Valor de referència: 1% del parc total de vehicles (2023)

Periodicitat: Anual

INDICADOR 6: Intensitat de trànsit en els accessos a la ZBE. Intensitat de trànsit en els accessos a la ZBE. S'utilitzarà com a punts de control els punts on es preveu instal·lar les càmeres d'accés a la ZBE. S'utilitzaran els valors mitjans d'intensitat de trànsit dels dies laborables.

Taula 24 Indicador. Intensitat mitjana de trànsit en els accessos a la ZBE

Any	IMD
Sense dades	-

Valor de referència: Primer any entrada en vigor ZBE

Periodicitat: Anual

INDICADOR 7: Percentatge de vehicles segons etiquetes que accedeix a la ZBE. S'utilitzarà com a punts de control els àmbits on es preveu instal·lar les càmeres d'accés a la ZBE. S'utilitzaran les dades captades per les càmeres.

Taula 25 Indicador. Intensitat mitjana de trànsit en els accessos a la ZBE

Any	% ZERO	% ECO	% C	% B	% Sense Etiqueta	Altres
Sense dades	-	-	-	-	--	-

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	99/101



ANUNCI

Valor de referència: Primer any entrada en vigor ZBE

Periodicitat: Anual

Altres indicadors

INDICADOR 8: Punts de recàrrega de vehicles elèctrics. Es recullen els punts de recàrrega del municipi d'ús públic.

Valor de referència: 16 punts de recàrrega (2022).

Periodicitat: Anual

INDICADOR 9: Percentatge de places regulades sobre el total. S'indicarà el percentatge de places regulades sobre el total de places existents a la via pública.

Valor de referència: 10% (2020).

Periodicitat: Anual

INDICADOR 10: Extensió xarxa ciclista segregada. S'indicarà els kilòmetres totals de carrils bici segregat del municipi.

Valor de referència: 8,9 (2023)

Periodicitat: Anual

INDICADOR 11: Qualitat acústica. S'indicarà el percentatge de població exposada a alts nivells de contaminació acústica

Valor de referència: % de persones exposades al soroll del trànsit (igual o superior als 65 dBA per a Ldia, Lvespre i Lnit).

Periodicitat: Anual

7.2. Taula resum d'indicadors

A continuació, es presenta la taula resum dels indicadors:

Categoria indicadors	Indicador	Periodicitat	Fonts
Indicadors qualitat de l'aire	Concentració de Diòxid de nitrogen. 1.A Evolució del valor límit anual (VLA).	Anual	Dades obertes /web
	Concentració de Diòxid de nitrogen. 1.B Evolució del valor límit horari (VLH).	Anual	Dades obertes /web
	Concentració de partícules. 2.A Evolució del valor límit anual (VLA) de PM10	Anual	Dades obertes /web
	Concentració de partícules. 2.B Evolució del valor límit diari (VLD) de PM10	Anual	Dades obertes /web
	Concentració de partícules.2.C. Evolució del Valor límit anual (VLA) de PM2,5.	Anual	Dades obertes /web
	3.Reducció de les emissions de CO2.	Anual	Dades obertes /web
Indicadors de canvi Climàtic i mobilitat sostenible	4. Repartiment modal vehicle privat	Anual	Ajuntament
	5. Percentatge vehicles ZERO respecte al total	Anual	Ajuntament

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	100/101



ANUNCI

Altres indicadors	6. Intensitat de trànsit en els accessos a la ZBE	Anual	Ajuntament
	7. Distribució dels vehicles que accedeixen a la ZBE per distintiu ambiental	Anual	Ajuntament
	8. Punts de recàrrega per a vehicles elèctrics	Anual	Ajuntament
	10. Percentatge de places regulades sobre el total en calçada	Anual	Ajuntament
	11. Percentatge de població exposada a alts nivells de contaminació acústica	Anual	Ajuntament

»

Contra aquest acord que és definitiu en via administrativa, es pot interposar recurs contenciós administratiu davant la Sala del Contenciós Administratiu del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya en el termini de dos mesos a comptar des del dia següent al d'aquesta publicació, de conformitat amb l'article 46 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, Reguladora de la Jurisdicció Contenciosa administrativa. No obstant, es pot interposar qualsevol altre recurs que es consideri convenient.

Mataró, en la data de la signatura electrònica

CSV (Codi de verificació Segura)	IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Data i hora	07/11/2025 11:47:32
Normativa	Aquest document incorpora signatura electrònica reconeguda d'acord amb la llei 6/2020, 11 de novembre, reguladora de determinats aspectes dels serveis electrònics de confiança		
Signat per	FRANCISCO JAVIER GOMAR MARTÍN (REGIDOR/A DELEGAT/DA)		
URL de verificació	https://seu.mataro.cat/verifirma/code/IV7QQGKIP7R5ZP6J4EXXO7QTAE	Pàgina	101/101

