

Anunci

En data 27 de novembre de 2025, el Ple de la Corporació ha acordat el següent:

Primer.- El Ple de la Corporació, en sessió ordinària de 23 de juliol de 2025, va aprovar inicialment l'Ordenança municipal reguladora de la Zona de Baixes Emissions de Santa Perpètua de Mogoda (exp. 2025/5023G), d'acord amb la proposta de la comissió redactora designada a l'efecte.

L'acord d'aprovació inicial ha estat publicat a la seu electrònica municipal el 28/07/25, al BOPB de 30/07/2025, al diari Ara d'01/08/2025 i al DOGC de 05/08/2025, als efectes de que durant el termini de 60 dies l'expedient restés a disposició de qui volgués examinar-lo, podent-se deduir les al·legacions i suggeriments pertinents.

Segon.- El 30 d'octubre de 2025 el Ple de la Corporació acorda modificar l'acord d'aprovació inicial, tot convidant un seguit de persones i entitats a una sessió de treball per tal que en ella puguin realitzar les al·legacions i suggeriments que considerin pertinents. Aquesta sessió s'ha produït el dia 10 de novembre de 2025 amb l'assistència de representants del CAP, CUAP i ambulàncies, la Coop. La Perpetuenca, les associacions de veïns Gaudeix Mas Costa, La Florida i Centre Vila, les Juntes de Conservació dels Polígons de Ca n'Oller, can Bernades Subirà i Torre del Rector, i les entitats entitat ambientalistes La Torrentera i Residu Zero.

Tercer.- En el període atorgat a l'efecte s'han presentat tot un seguit d'instàncies, de les que no totes elles no constitueixen una al·legació o suggeriment sinó consultes sobre l'afectació al seu cas particulars. Tot i així, es donen resposta en el text que es porta a aprovació.

Quart.- D'acord amb els resultats de l'exposició al públic i consulta ciutadana, la comissió redactora ha valorat les diferents aportacions, realitzant la proposta obrant a l'expedient d'acord amb l'acta de 13 de novembre de 2025, de la que resulta l'estimació parcial, realitzant-se modificacions en el text inicial que no suposen un canvi substancial del redactat, en concret:

a) Sol·licituds en relació a l'eliminació de la ZBE o per abastar una superfície inferior a la proposada

Valoració: Aquestes al·legacions han de ser desestimades atès que la decisió d'implantar les ZBE no és una opció discrecional d'aquest Ajuntament ni la determina l'Ordenança objecte d'al·legació. Els valors límit de contaminació segons els quals les ciutats de més de 20.000 habitants han d'implantar una ZBE venen determinats pel Decret 132/2024, de 30 de juliol, que en el seu annex 4 inclou la llista de tots els municipis de més de 20.000 habitants obligats a implantar la ZBE, entre els quals apareix Santa Perpètua de Mogoda.

Es fa evident doncs que la necessitat de l'aprovació de l'Ordenança de la ZBE de Santa Perpètua no se sustenta en estudis ambientals, tècnics i socioeconòmics fets per l'Ajuntament, sinó que és una obligació legal derivada de l'aplicació de les següents lleis i decrets:

- La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, que en el seu article 14.3 imposa als municipis de més de 50.000 habitants l'adopció de plans de mobilitat urbana sostenible, que han d'introduir mesures de mitigació per reduir les emissions derivades de la mobilitat, incloent almenys l'establiment de Zones de Baixes Emissions (ZBE) i també imposa la mateixa mesura als municipis de més de 20.000 habitants quan se superin els valors límit dels



contaminants regulats en el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.

- El Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant de diòxid de nitrogen i per a les partícules.
- El Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions, desplega reglamentàriament aquesta obligació establerta per la Llei de canvi climàtic.
- 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 i que inclou el municipi de Santa Perpètua de Mogoda en el llistat de municipis afectats que consta en l'annex 4.

L'ordenança municipal objecte d'al·legació no és la que decideix la implantació de la ZBE a Santa Perpètua, sinó que només en regula alguns dels aspectes, però sempre respectant allò establert en la normativa que s'acaba de detallar.

Tampoc és possible determinar una superfície inferior, pels següents motius:

- L'àmbit d'implantació és el que consta delimitat en el PMUS, que és el que determina, entre moltes altres accions, la implantació i l'àrea afectada per la ZBE, i al que les Ordenances s'hi ha d'ajustar. El PMUS va ser aprovat inicialment per unanimitat dels Ple de la Corporació el desembre de 2022, i definitivament el gener de 2024 i es pot consultar a

<https://www.staperpetua.cat/ajuntament/plans-campanyes-i-programes/pla-de-mobilitat-urbana-sostenible.html>

- És l'àmbit que determina el Projecte executiu de la implantació de la Zona de Baixes Emissions que es va aprovar inicialment per Junta de Govern el 9 de gener de 2024, va estar exposat al públic i en no rebre al·legacions va quedar aprovat definitivament el 21 de març de 2024.

- Aquest projecte es va licitar i ja s'han instal·lat les càmeres en funció de l'àrea que s'hi determina. Un canvi de la superfície de la ZBE implicaria el sobrecost de reubicar les càmeres, i la instal·lació prevista.

- És l'àrea amb la que es va sol·licitar, al juliol del 2022, la subvenció de 200.000€ que la Diputació de Barcelona va concedir a l'Ajuntament per implantar la ZBE. Modificar l'àmbit comportaria la revisió de l'atorgament d'aquesta subvenció.

b) Sol·licituds en relació a la consideració de que els principals problemes de contaminació al municipi provenen de les vies d'alta capacitat, com l'AP7, C-58 o els diferents polígons industrials, i que la implantació de la ZBE no solucionarà la qualitat de l'aire.

Valoració: Aquestes al·legacions han de ser desestimades pel motius que es detallen a continuació.

Certament, en el preàmbul de l'ordenança s'explica que la qualitat de l'aire del municipi també es veu perjudicada pel trànsit de les vies d'alta capacitat que el travessen, i és evident que en el cas de Santa Perpètua el trànsit per l'AP7 hi té un pes determinant (a més del d'altres vies

properes com la C-59, la C-33 o la C-17). En aquest sentit cal dir que l'Ajuntament no té competències per tal d'implantar millores significatives en l'efecte contaminant de les grans infraestructures que travessen el territori. Tot i així, el municipi de Santa Perpètua de Mogoda forma part de la Zona de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric i per això ha impulsat mesures més enllà de la ZBE, com el control de les emissions industrials, la promoció de la mobilitat sostenible i la reducció de la velocitat màxima de les autopistes i autovies del voltant.

El fet que les vies d'alta capacitat siguin un factor de contaminació important no vol dir que ni molt menys que siguin l'únic, i no pot servir com a excusa per no intervenir i millorar i la resta de circulació que es produeix al municipi i que té també efectes nocius sobre la qualitat de l'aire i sobre la salut pública. A més, l'experiència demostra que intervenir en el trànsit intern dona resultats: les mesures que des de fa dos anys estan prenent els detectors de contaminació instal·lats a la Rambla demostren que només pel fet de tancar-la al trànsit al cap de setmana millora substancialment la qualitat de l'aire en aquella zona concreta aquells dies concrets.

c) Consideracions rebudes en relació a que la implantació de la ZBE constitueix un càstig a la ciutadania i al comerç local.

Valoració: aquestes al·legacions han de ser desestimades pel motius que es detallen a continuació.

La implantació d'una ZBE no és una opció discrecional, sinó una exigència establerta per la Llei 7/2021, de canvi climàtic i transició energètica, que obliga els municipis de més de 50.000 habitants, i aquells de més de 20.000 que superin els límits de qualitat de l'aire, a disposar d'una ZBE, tal i com es detalla en l'apartat Quart a). Aquesta mesura té com a finalitat reduir les emissions dins del nucli urbà i millorar la salut pública.

En la redacció de l'Ordenança s'ha tingut en compte la singularitat de Santa Perpètua de Mogoda, la seva morfologia urbana, la dispersió territorial dels seus nuclis residencials i els déficits de transport públic.

Les excepcions, autoritzacions i moratòries que s'han proposat tenen precisament com a objectiu permetre l'aplicació gradual i justa de la ZBE, de manera que es faci compatible la finalitat de la ZBE, que és reduir la contaminació ambiental i millorar la qualitat de l'aire i la salut pública, amb l'equitat social; per això les excepcions i moratòries que s'han plantejat permeten una adaptació gradual a la mesura i faciliten la circulació a la ciutadania que no disposa avui d'alternatives, tenint en compte que el transport públic urbà i interurbà del municipi no cobreix totes les possibles necessitats i que es vol evitar que la manca de recursos econòmics penalitzi doblement a qui no pot substituir el seu vehicle.

Atesa la especial afectació d'alguns grups de població, s'ha estimat adient realitzar altres mesures que ajudin la ciutadania a adaptar-se al nou model. Entre d'altres, la moratòria del règim sancionador fins al 2028 per als titulars de vehicles sense etiqueta censats a Santa Perpètua contribuirà a l'adaptació de la ciutadania i l'economia dels ciutadans del municipi i del comerç local, i s'evitarà, d'altra banda, el transit de vehicles de pas que creuen el nucli urbà sense etiqueta i empitjoren la qualitat de l'aire del municipi i la salut dels ciutadans.

La implantació de la ZBE no ha de considerar-se un càstig sinó una preocupació de les administracions públiques per millorar la salut de les persones.

d) Consideracions rebudes en relació a la manca d'alternatives de transport o aparcaments dissuasius

Valoració: aquestes al·legacions han de ser desestimades pel motius que es detallen a continuació.

La ZBE de Santa Perpètua de Mogoda preveu aparcaments dissuasius al llarg de tot el perímetre de l'àrea restringida. Actualment ja existeixen aparcaments molt propers al centre, com l'aparcament del Centre o l'aparcament de Can Folguera. També existeixen al límit de la ZBE l'aparcament de l'Empedrat, l'aparcament de les piscines o l'aparcament de la Porxada. Aquests aparcaments es troben connectats entre ells amb el bus urbà i el bus de la línia 345 de l'empresa Sagalès, però la reduïda distància que els separa del centre urbà fa inviable i ineficient posar busos llançadora per connectar-los al centre com es demanava en alguna de les al·legacions.

Pel que fa a les millores en el transport públic cal distingir entre el bus urbà i els serveis interurbans (que no són municipals).

Pel que fa al transport públic interurbà l'Ajuntament ha sol·licitat en reiterades ocasions la millora del servei de la R3 (avui interromput pel seu desdoblament), així com l'increment de freqüències de la R8 i dels busos interurbans que s'aturen a Santa Perpètua.

Pel que fa al transport urbà, s'està treballant amb l'empresa concessionària Sagalés la reformulació i optimització dels horaris actuals per tal de poder cobrir una franja horària més extensa i donar millor servei. De la mateixa manera s'estan executant les mesures de millora de la mobilitat que preveu el PMUS.

El transport urbà que preveu el PMUS i les seves millores són recorreguts més o menys perimetrals que uneixen els punts més allunyats del municipi i les estacions de tren i bus, però no entren al nucli urbà.

La intermodalitat no és dificultat en cap cas per la implantació de la ZBE, les estacions de tren i les parades de bus interurbà queden fora de l'àmbit restringit.

e) Sol·licituds d'atorgament d'ajuts específics que permetin substituir el vehicle del que disposen.

Valoració: aquestes al·legacions han de ser desestimades pel motius que es detallen a continuació.

L'Ordenança de la ZBE, concretament en l'apartat 3.1.d) de l'Annex II, preveu autoritzacions per a circular dins la ZBE als vehicles sense etiqueta de persones amb rendes baixes que no puguin permetre's la substitució del vehicle del que disposen.

L'Ordenança Fiscal núm. 2.1 reguladora de l'impost de vehicles de tracció mecànica preveu diferents bonificacions que els titulars dels vehicles menys contaminants poden sol·licitar:

- Bonificació del 50% de la quota de l'impost a favor dels titulars de vehicles tipus turismes classificats com a zero emissions.
- Bonificació del 25% de la quota de l'impost a favor dels titulars de vehicles tipus turismes classificats com ECO.

Existeixen ajuts estatals i autonòmics per a la renovació de vehicles, com el Pla MOVES III gestionat per l'Institut Català d'Energia. Les ajudes són competència voluntària de les administracions com la Generalitat i l'Estat, que són les administracions que disposen dels recursos necessaris per fer-ho, ja que la magnitud dels pressupostos municipals d'una ciutat de

la mida de Santa Perpètua no permeten l'atorgament d'altres ajuts que puguin ser significatius per fomentar la substitució de vehicles per altres de menys contaminants.

f) Consultes sobre l'aplicació de l'Ordenança a persones amb malalties, discapacitats o mobilitat reduïda.

Valoració: aquestes consultes han de ser resoltes en el sentit que es detalla a continuació.

L'apartat 2.1.a) de l'annex II de l'Ordenança preveu exempcions per a vehicles destinats al transport de persones amb mobilitat reduïda que tinguin reconegut un grau de discapacitat igual o superior al 33% i superin el barem de mobilitat o disposin de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, si la persona amb mobilitat reduïda és no conductor el vehicle ha de ser per al seu ús exclusiu.

També estaran exempts els vehicles dedicats al transport de persones amb malalties o discapacitats que els condicionen l'ús del transport públic tal i com es recull en l'apartat 2.1.c) de l'annex II de l'ordenança.

A l'apartat 3.1.a) del mateix annex també s'estableixen autoritzacions temporals per als vehicles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixen fer tractaments mèdics de manera periòdica.

Per gaudir d'aquestes exempcions caldrà que el vehicle hagi tramitat la preceptiva autorització, en els termes i les condicions que s'estableixen en els articles 11 i 12 d'aquesta ordenança, tot i aportant la preceptiva documentació acreditativa que s'estableixi.

g) Consideracions en relació a la disposició transitòria segona, que estableix una moratòria del règim sancionador fins l'1 de gener del 2028 pels vehicles als quals els sigui d'aplicació el règim sancionador de la Zona de baixes emissions, que estiguin censats a Santa Perpètua de Mogoda abans de l'1 d'agost de 2025 i dels quals en siguin titulars persones físiques empadronades al municipi.

Valoració: les al·legacions on es demana l'extensió de la data màxima proposada perquè els vehicles estiguin censats a Santa Perpètua s'han d'estimar pels motius que es detallen a continuació.

A aquest efecte, cal dir que la data inicialment proposada respon a la voluntat de ser aplicada al parc de vehicles sense etiqueta del moment, sense que aquesta moratòria fos incentiu per registrar nous vehicles sense etiqueta al municipi pel sol fet de gaudir-la, ja que això aniria en detriment dels objectius de l'Ordenança.

No obstant, a la vista de les al·legacions i instàncies presentades, es considera que efectivament existeix un nombrós grup de persones que, tot i residir a Santa Perpètua de Mogoda, utilitzen regularment vehicles la titularitat dels quals és d'algun familiar que no hi viu. Per aquest motiu, es proposa estimar les al·legacions presentades i modificar la data màxima en que han d'estar censats els vehicles a Santa Perpètua per poder beneficiar-se de la moratòria prevista per als residents, tot establint-la a 31 de desembre de 2025, de forma prèvia a la obligatorietat d'implantar la ZBE. Es considera que amb aquesta data es dona temps suficient per regular les situacions expressades en les diferents instàncies i al·legacions, però alhora es considera imprescindible mantenir una data màxima per evitar incentivar l'adquisició de vehicles sense etiqueta per part de la ciutadania perpetuenca.

Tot i així, es recorda als interessats que la manca de sancions constitueix un règim transitori, i que les restriccions d'accés a la ZBE són d'obligat compliment des del moment de la seva implantació encara que de moment no s'imposin aquestes sancions.

h) Sol·licituds en relació a la inscripció en el Registre sense especificar més circumstàncies.

Valoració: aquestes al·legacions han de ser desestimades pel motiu que es detallen a continuació.

Les causes d'exempció i autorització per tal de formar part del registre de vehicles autoritzats es troben taxades a l'ordenança. Pel que la inclusió en aquest cens haurà de respondre a alguna de les excepcions previstes, que es reconeixerà a l'interessat amb la presentació de la documentació adient.

D'altra banda, els residents a Santa Perpètua de Mogoda que disposin d'un vehicle empadronat al municipi abans del 31 de desembre de 2025 podran acollir-se a la moratòria del règim sancionador fins l'any 2028. Aquesta moratòria s'aplicarà d'ofici sense haver-se d'inscriure en cap registre específic. Tot i així, es recorda als interessats que la manca de sancions constitueix un règim transitori i que les restriccions d'accés a la ZBE són d'obligat compliment des del moment de la seva implantació encara que no s'imposin transitòriament aquestes sancions.

Cinquè.- Pel que fa a la resta d'instàncies presentades, es proposa la seva resolució en la següent forma:

1) Sr/a. P.L.L.C (Registre d'entrada (en endavant, R.E.) 2025020117 de 28/07/2025)

Sol·licita informació sobre la inclusió dels carrers Josep Jardí i Av. Santiga en l'àmbit de la ZBE a l'efecte de valorar la possible presentació d'al·legacions.

Valoració: Es dona resposta telefònica en data 22/10/25, indicant-li que sí que ho estan.

2) Sr/a. A.G.N. (R.E. 2025020335 de 31/07/25)

Titular d'un vehicle utilitzat per persones discapacitades o malaltes, sol·licita exempció per tal de poder circular en la ZBE.

Valoració: Cal reiterar allò indicat en l'anterior apartat Quart lletra f)

3) Sr/a. M.F.M (R.E. 2025021148 de 12/08/25)

Resident fora del municipi cuidadora d'una persona discapacitada resident a Santa Perpètua.

Valoració: Cal reiterar allò indicat en l'anterior apartat Quart lletra f)

4) Sr/a. S.S.B (R.E. 2025021554 de 25/08/2025)

Resident fora del municipi, consulta la inclusió dins la ZBE de l'av. Mn Jacint Verdaguer i de l'aparcament de Can Folguera.

Valoració: Aquest carrer es troba exclòs de la ZBE, així com l'aparcament esmentat, on podrà seguir estacionant el vehicle.

5) Sr/a. S.M.C. (R.E. 2025021770 de 27/08/2025)

Resident al municipi, sol·licita ampliació de termini per posar el vehicle al seu nom.

Valoració: S'estima d'acord amb allò indicat a l'apartat Quart lletra g).



6) Sr/a. C.P.E. (R.E. 2025022660 de 09/09/2025 i R.E. 2025026617 de 27/10/25)

Resident al municipi, sol·licita ampliació de termini per posar el vehicle al seu nom.

Valoració: S'estima d'acord amb allò indicat a l'apartat Quart lletra g).

7) Sr/a. C.N.P. (R.E. 20025022934 de 15/09/2025)

Sol·licita cita per consultar el seu cas particular.

Valoració: Es resol telefònicament el dia 20/10/25.

8) Sr/a. E.V.A (R.E. 2025022985 de 16/09/2025)

Resident al municipi, sol·licita ampliació de termini per posar el vehicle al seu nom.

Valoració: S'estima d'acord amb allò indicat a l'apartat Quart lletra g).

9) Sr/a. V.P.S. (R.E. 2025023351 de 19/09/2025)

Sol·licita que la moratòria s'estengui als vehicles utilitzats pels veïns del municipi, malgrat que no siguin de la seva titularitat ni es trobin censats aquí.

Valoració: Cal desestimar aquesta al·legació atès que l'al·legant disposa d'altres maneres per poder beneficiar-se de la moratòria de sancions per a residents, com ara canviar la titularitat del vehicle que utilitza i posar-lo al seu nom. Segons allò establert en l'apartat Quatre lletra g), s'amplia el termini perquè ho pugui fer fins el 31 de desembre de 2025, precisament per poder donar solució a casos com el que exposa l'interessat.

L'única manera objectiva que té l'Ajuntament de determinar que un vehicle és utilitzat per un ciutadà resident a Santa Perpètua és que estigui al seu nom, per això s'ha establert que es limiti la moratòria als vehicles els titulars dels quals constin censats a Santa Perpètua, i es dona temps suficient per poder regularitzar situacions com les que exposa l'al·legant.

10) Sr/a. J.F.V. (R.E. 2025023492 de 22/09/2025)

Manifesta disposar d'un vehicle sense distintiu. Sol·licita l'enregistrament a la llista de vehicles autoritzats.

Valoració: Cal indicar allò establert a l'apartat Quart lletra h).

11) Sr/a. M.A.G. en representació de l'associació Motor Clàssic Santa Perpètua de Mogoda (R.E. 2025023586 de 23/9/2025), proposa:

a) Permetre l'accés a la ZBE dels vehicles de més de 30 anys i dels vehicles sense etiqueta que acreditin un ús ocasional. ☐

b) Establir una targeta local d'accés limitat per als veïns que disposin de vehicles sense etiqueta.

c) Prioritzar les restriccions sobre els vehicles de transport de mercaderies més contaminats.

d) Establir terminis flexibles i mesures específiques per als residents amb vehicles afectats. ☐

e) Impulsar ajuts per a la renovació de vehicles comercials.

f) Reforçar el transport públic en horaris i zones clau.

g) Habilitar aparcament dissuasius connectats al centre mitjançant llançadores.

h) *Considerar com a patrimoni cultural i social del municipi els vehicles de més de 30 anys i sense etiqueta .*

i) *Establir un dia anual sense restriccions ZBE per a la celebració d'esdeveniments, concentracions i activitats vinculades al motor clàssic i popular.*

Valoració: Cal desestimar aquesta al·legació pels motius que es detallen a continuació:

a) L'ordenança de ZBE aprovada inicialment ja preveu autoritzacions anuals prorrogables automàticament per als vehicles catalogats com a històrics segons la normativa vigent (Reial decret 892/2024, de 10 de setembre), concretament en l'apartat 3.1.f) del seu Annex II. D'altra banda, és important remarcar que els vehicles sense etiqueta podran circular tots els dissabtes i festius, els dies feiners abans de les 7 h i després de les 20 h, i en la resta d'horari també podran entrar ocasionalment a la zona restringida fins a 24 dies l'any.

b) La normativa d'aplicació ja preveu autoritzacions i moratòries pel que fa a l'accés dels residents.

c) Al municipi ja existeixen restriccions de circulació per a vehicles de mercaderies de més de 3,5 tones, llevat de vehicles expressament autoritzats. □

d) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat b) precedent.

e) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletra e).

f) i g) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletra d).

h) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat a) precedent. D'altra banda, no és objecte de la present ordenança regular els elements que puguin formar part del patrimoni cultural i social del municipi .

i) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat a) precedent i recordar que els dissabtes i festius no hi haurà cap restricció d'accés a la ZBE. D'altra banda, cal recordar que el recinte firal del municipi resta també fora de l'àrea de la ZBE delimitada.

12) Sr/a. P.L.V. (R.E. 2025024784 de 06/10/2025)

Pensionista que per motius econòmics no pot substituir el vehicle:

Valoració: L'apartat 3.1.c) de l'annex 2 de l'Ordenança preveu autoritzacions per a les persones amb ingressos econòmics més baixos. La persona haurà de tramitar la inscripció o autorització tot aportant la documentació acreditativa corresponent.

13) Sr/a. M.F.E. (R.E. 2025025469 de 13/10/2025)

Demana conèixer si podrà circular per Santa Perpètua en cas de posar el vehicle que utilitza al seu nom.

Valoració: Cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletra g).

14) Sr/a. J.G.F (R.E. 2025025621 de 15/10/2025)

Treballa fora del municipi amb data de jubilació prevista en 20 mesos. Consulta si podrà utilitzar el seu vehicle sense etiqueta.

Valoració: L'apartat 3.1.c) de l'Annex 2 preveu autoritzacions per als vehicles que siguin un instrument necessari per a l'exercici de l'activitat professional del seu titular properes a l'edat de

jubilació. La persona haurà de tramitar la inscripció o autorització tot aportant la documentació acreditativa corresponent.

En el cas que el vehicle en qüestió no sigui l'instrument necessari per a exercir l'activitat professional, i donat que la necessitat està acotada en 20 mesos, l'al·legant també es podria acollir a la moratòria de les sancions per als residents fins l'1 de gener de 2028, sempre que sigui titular del vehicle en qüestió i estigui censat a Santa Perpètua.

15) Sr/a. A.G.G. en representació de Junts per Santa Perpètua (R.E. 2025026027 de 20/10/2025)

a) Manifesta que el principal problema de la contaminació del municipi són les vies d'alta capacitat, principalment l'AP7, amb un gran trànsit de camions i amb retencions diàries que fa que les emissions durant els dies laborables siguin altes. Considera que la implantació de la ZBE constitueix un càstig a la ciutadania i al comerç local, i que no ajudarà a millorar la qualitat del aire.

b) Considera que les dades de la qualitat de l'aire de Santa Perpètua no han estat públiques per la ciutadania, que les desconeix i per tant no serà possible conèixer i valorar la millora de la qualitat de l'aire amb l'aplicació d'aquesta nova normativa.

c) Rebutgen totalment la fase 2 del projecte amb la inclusió del barri de La Florida a la Zona de Baixes Emissions.

d) Proposa finalment invertir el costos de la implantació de la ZBE en mesures de mitigació dels contaminants de l'AP7 i altres vies contaminants.

Valoració: Cal desestimar aquesta al·legació pels motius que es detallen a continuació:

a) Pel que fa a la contaminació provinent de les grans vies i els efectes en la ciutadania, cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletres b) i c).

b) Les dades de la qualitat de l'aire a Catalunya són públiques i estan disponibles a través de diversos canals i portals, com els següents:

- Canal Salut: Ofereix mapes de qualitat de l'aire i informació actualitzada sobre l'ozó troposfèric, el diòxid de nitrogen i les partícules en suspensió:

<https://canalsalut.gencat.cat/ca/salut-a-z/c/contaminacio-atmosferica/mapes-qualitat-aire/>

- Idescat: Proporciona estadística de la qualitat de l'aire a Catalunya, incloent l'Índex català de qualitat de l'aire (ICQA):

- Estadística de la Qualitat de l'aire: <https://www.idescat.cat/pub/?id=aire>

- Índex de Contaminació atmosfèrica: <https://www.idescat.cat/pub/?id=ica>

- Portal de dades obertes de la Generalitat de Catalunya: Ofereix dades obertes sobre la qualitat de l'aire als punts de mesurament automàtics de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica:

https://analisi.transparenciacatalunya.cat/Medi-Ambient/Qualitat-de-l-aire-als-punts-de-mesurament-autom-t/taf-thgu/about_data

c) La posterior inclusió de La Florida en la zona de baixes emissions va ser aprovada en el PMUS, sense que consti cap al·legació al respecte. No s'especifiquen en l'al·legació els motius



que justificarien l'exclusió d'aquesta part del municipi. En tot cas, la implantació de la segona fase de la ZBE corresponent al barri de la Florida no té actualment data prevista d'aplicació.

d) Pel que fa a la incidència de les autopistes, cal estar a allò indicat en l'apartat Quart lletra b).

16) Sr/a. J.M.G. en representació del Grup municipal del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) (R.E. 2025026506 de 23/10/2025)

Es proposa el següent:

a) *Que, d'acord amb les prescripcions establertes al Decret 132/2024, la superfície a implantar en aquesta primera fase abasti únicament el 25% del sòl urbà residencial, ampliant-se en progressivament en anys posteriors segons els resultats de l'avaluació d'emissions.*

b) *Ampliar la moratòria establerta a la disposició transitòria segona més enllà de l'1 de gener de 2028, per a persones físiques amb rendes baixes, autònoms o treballadors que acreditin la necessitat del vehicle per motius laborals o familiars.*

c) *La creació de línies d'ajuts municipals o bonificacions fiscals, en coherència amb l'article 20.h del mateix Decret 132/2024, que preveu que els municipis impulsin mesures d'acompanyament econòmic per a la substitució de vehicles contaminants o per incentivar alternatives sostenibles, com ara la renúncia al vehicle privat. Aquests ajuts haurien d'incloure tant la substitució de vehicles per models menys contaminants com el suport a aquelles persones que decideixin desballestar el seu vehicle i no adquirir-ne cap altre en els cinc anys posteriors.*

d) *Posposar l'entrada en vigor de la Fase 1 i el fi de la moratòria fins a l'aprovació i desplegament efectiu de les millores de mobilitat sostenible previstes en el PMUS, en referència al transport públic i la intermodalitat i per garantir coherència tècnica i equitat territorial.*

e) *Crear una Comissió de Seguiment de la ZBE amb representació de tots els grups municipals, entitats veïnals, comerciants i agents econòmics.*

f) *Fer pública la memòria econòmica i els informes de seguiment anuals de qualitat de l'aire.*

g) *Garantir un període mínim d'un any de campanya informativa i pedagògica abans de l'inici del règim sancionador.*

h) *Ampliar el termini de cens dels vehicles inclosos en la moratòria fins al 31 de desembre de 2025.*

i) *Mantenir la moratòria de la Disposició Transitòria segona a partir del 1 de gener de 2028 en funció del compliment dels objectius de millora de la qualitat de l'aire.*

Valoració: S'estima parcialment pels següents motius:

a) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletra a).

b) La moratòria del règim sancionador establerta fins a l'1 de gener de 2028 és per tots els residents censats a Santa Perpètua titulars d'un vehicle sense etiqueta domiciliat al municipi. No és possible ampliar aquesta moratòria més enllà del previst tal i com demanen els al·legants. Cal recordar que la implantació de la zona de baixes emissions és imperatiu legal d'obligat compliment i que la moratòria no té com a objectiu modificar la norma sinó tan sols suspendre'n els efectes sancionadors per als residents titulars de vehicles sense etiqueta fins l'1 de gener de 2028, amb l'objectiu de donar-los temps d'adaptar-s'hi. Aquest termini es considera suficient i raonable per tal de permetre als residents a Santa Perpètua aquesta

adaptació i que es puguin impulsar millores en el transport públic i accessibilitat de la ciutadania resident al municipi.

En tot cas, l'Ordenança preveu altres excepcions i autoritzacions per a persones amb rendes baixes i autònoms que no finalitzaran amb la moratòria, sinó que seran vigents mentre ho sigui l'Ordenança.

c) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletra e).

d) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletres a) i d).

e) Segons la normativa vigent, ja existeix una Taula de seguiment del Pla de Mobilitat. Com que l'establiment de la ZBE està inclosa dins del Pla de Mobilitat, serà aquesta Taula de mobilitat, on ja participen les entitats del municipi, la que en faci el seguiment i avaluació de la implantació de la ZBE. Per tant no es considera necessària la creació d'una comissió específica de Seguiment tal i com proposaven els al·legants.

És important remarcar que en durant el procés d'establiment de la ZBE s'ha garantit la participació ciutadana en totes les seves fases: aprovació del pla de mobilitat, aprovació del Projecte de la ZBE i aprovació de la ordenança objecte d'al·legació, que va comptar amb una gran participació en la consulta prèvia realitzada.

f) La memòria econòmica que acompanya l'aprovació de la ordenança ja és pública, forma part dels documents que han estat exposats públicament. Els informes de seguiment d'avaluació de la implantació de la ordenança de ZBE són preceptius segons la Llei de transparència i està previst que es publiquin anualment.

g) No és considera adient allargar un any més l'entrada en vigor del règim sancionador de l'ordenança com es proposa pels motius ja exposats en l'apartat b) precedent. El règim sancionador es pot allargar o diferir la seva aplicació sempre que estigui regulat expressament en l'ordenança, però ha de tenir motivació tècnica o socioeconòmica i no pot ser indefinida: ha d'incloure un calendari d'aplicació gradual, que en aquest cas es concreta en l'establiment d'una moratòria general del règim sancionador fins l'1 de març de 2026 i una específica pels residents titulars de vehicles censats fins el gener de 2028.

Sent ben certa la necessitat d'una bona campanya informativa, cal dir que fa mesos que aquesta va començar i que està previst que s'intensifiqui els propers mesos un cop la ordenança estigui definitivament aprovada i per tant sigui clara la seva definició.

h) Cal estimar aquesta al·legació d'acord amb allò indicat a l'apartat quart lletra g).

i) No es pot estimar totalment l'al·legació tal i com es proposa perquè la proposta que es fa en canvia el sentit. El redactat inicial condicionava el fet de mantenir la moratòria en vigor a millorar els objectius de qualitat de l'aire. En canvi, amb el text que proposen es dona per fet que es manté la moratòria fins el gener del 2028 i és el seu perllongament en el temps el que es fa dependre de la millora de la qualitat de l'aire.

La introducció de la necessitat de revisar anualment el compliment dels objectius de qualitat de l'aire per a mantenir en vigor la moratòria de sancions respon a la voluntat de garantir que es preserva l'objectiu principal de l'ordenança que no és altre que la millora de la qualitat de l'aire. Tot i així s'estima parcialment l'observació que el text de la disposició transitòria és millorable, ja que el redactat actual remet als objectius establerts en l'Ordenança, quan aquests s'han de



definir en el projecte tècnic, pel que es proposa modificar el text per tal de corregir aquesta errada.

17) Sr/a. M.C.M.M. (R.E. 2025026622 de 27/10/2025)

a) Falta de transparència i accés a la documentació tècnica. No estan publicats la memòria tècnica i ambiental de la ZBE, l'avaluació d'impacte socioeconòmic, l'estudi de qualitat de l'aire i diagnosi ambiental ni l'informe justificatiu de la necessitat i proporcionalitat de la mesura.

b) Manca de justificació tècnica suficient. Cal una diagnosi ambiental i objectius quantificables. No s'ha publicat cap estudi local que acrediti que Santa Perpètua superi els valors límit de contaminació establerts al RD 102/2011. La contaminació del municipi provindria en tot cas de la proximitat de l'autopista AP-7.

c) Els vehicles amb etiqueta B o sense etiqueta suposen el 50% del parc del municipi que quedarien restringits. Afectació a famílies sense recursos, petit negoci i treballadors dels polígons industrials sense alternativa de transport públic.

d) Manca d'alternatives o ajudes a la renovació o adaptació de vehicles.

e) Manca d'alternatives del transport públic, carrils bici o aparcaments dissuasius.

f) La ZBE constituirà una mesura punitiva i no de reducció d'emissions. Cal una avaluació de l'impacte social i econòmic.

g) Demana que es revisi el perímetre i abast de la ZBE per adequar-lo a la realitat ambiental i socioeconòmica de Santa Perpètua.

Valoració: Cal desestimar aquesta al·legació pels motius que es detallen a continuació:

a) S'han fet públics i han estat en exposició tots els documents relacionats amb la ZBE de Santa Perpètua:

- El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) i aprovat inicialment per unanimitat el desembre de 2022 i definitivament el gener del 2024. Aquest document es pot consultar al web municipal <https://www.staperpetua.cat/ajuntament/plans-campanyes-i-programes/pla-de-mobilitat-urbana-sostenible.html>. i al BOP de 13/05/2024.

-El Projecte executiu de la implantació de la Zona de Baixes Emissions, aprovat inicialment per Junta de Govern el 9 de gener de 2024, va estar exposat al públic i en no rebre al·legacions va quedar aprovat definitivament el 21 de març de 2024. Forma part de l'Ordenança en el seu Annex 3. Tot i haver finalitzat el període d'exposició pública, en les publicacions que es van fer l'e-taulell el 5/02/24 i al BOP de 6/2/2024 que són d'accés públic també es pot consultar el projecte referenciat.

- Els documents de l'Ordenança i els seus annexos han estat publicats a la seu electrònica municipal el 28/07/25, al BOP de 30/07/2025, al diari Ara de 01/08/2025 i al DOGC de 05/08/2025

- S'ha creat un apartat específic al web municipal, dins la secció de Mobilitat i Via pública, destinat a la Zona de Baixes emissions, on es poden consultar tant els documents indicats com totes les dades a que fa referència l'al·legant.

b) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletres a) i b). Al PMUS es va incorporar l'Estudi ambiental estratègic, en aquest estudi en el punt 6.3 Qualitat de l'aire figuren els valors mitjans i màxims diaris de diòxid de nitrogen i micropartícules en suspensió.

c) Cal respondre que els vehicles amb etiqueta B com el seu no tindran cap restricció per entrar a la ZBE fins l'any 2028, i posteriorment a aquesta data, només tindran restriccions puntuals en cas d'episodis de contaminació ambiental. Pel que fa a la resta d'aspectes cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletra c).

d) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletra e).

e) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletra d).

f) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletres a) i c).

g) Pel que fa al perímetre i abast de la ZBE, cal estar a allò indicat a l'apartat Quart lletra a).

18) Sr/a. L.P.D. (R.E. 2025026641 de 27/10/2025)

Demana conèixer si podrà circular per Santa Perpètua en cas de posar el vehicle que utilitza al seu nom.

Valoració: Cal indicar el que ja s'ha esmentat a l'apartat Quart lletra a).

19) Sr/a. L.M.A.M. (R.E. 2025026660 de 27/10/2025)

Exposa ser titular d'un vehicle al corrent de les ITV i dels impostos pertinents. Considera que es troba dins els paràmetres correctes per circular, i que els nivells de contaminació del municipi serien correctes o, en tot cas, serien deguts a l'autopista o el CIM Vallès. Sol·licita per aquest motiu eliminar o reduir si és possible la ZBE, i que es permeti el seu accés a les persones amb mobilitat reduïda.

Valoració: Cal desestimar aquesta petició pels motius que es detallen a continuació:

Tots els vehicles en circulació són obligats a estar al corrent de les preceptives inspeccions tècniques i tributs aplicables per tal de circular per qualsevol via. L'establiment de les zones de baixes emissions respon a la necessitat que, dins els vehicles admesos per circular, aquells que es consideren més contaminants no accedeixin a zones especialment protegides per tal de millorar la salut dels ciutadans.

Pel que fa a la consideració de les vies contaminants, a la sol·licitud d'eliminació o reducció de la ZBE, i a l'accés per a persones amb mobilitat reduïda, cal respondre el que s'ha indicat a l'apartat Quart, lletres a), b) i f).

20) Sr/a. M.S.R. (R.E. 2025026691 de 27/10/2025)

Sol·licita informació per la possible afectació de la ZBE per poder tenir termini per realitzar possibles gestions.

Valoració: Cal respondre d'acord amb allò indicat a l'apartat Quart lletra e), així com remetre informació dels textos definitivament aprovats.

21) Sr/a. J.J.P.J (R.E. 2025026757 de 28/10/2025)

Manifesta disposar d'un vehicle sense distintiu. Sol·licita l'enregistrament a la llista de vehicles autoritzats.

Valoració: Cal indicar allò establert a l'apartat Quart lletra h).

22) Sr/a. W.E.C.V. en representació de l'Entitat de Conservació Terrablanca zona A (R.E. 2025027039 de 29/10/2025)

a) Defectes en el procediment:

- No consta informe que valori les conseqüències de la mesura en diferents grups de població.
 - Manca d'anàlisi d'opcions menys restrictives (ajuts econòmics per a la renovació de vehicles, incentius graduals).
 - Manca d'estudi previ que analitzi les conseqüències de desviar la circulació a vies secundàries o no preparades, amb increment del risc viari, contaminació acústica i deteriorament d'infraestructures.
 - La ciutadania no hauria estat implicada en la redacció de la norma de forma real.
- b) La implantació de la ZBE afecta les rendes més baixes, no incorpora mecanismes compensatoris i constitueixen una forma de discriminació.
- c) La situació real de l'aire de Santa Perpètua no justifica l'adopció de la mesura, que no aconseguirà els objectius previstos ni clarament positius.
- d) Precedents d'altres normes que han estat anul·lades.
- e) Tot i que la implantació de la ZBE és obligatòria, no ho seria la implantació de càmeres, sancions i vigilància. Considera desproporcionada la mesura.
- f) La ciutadania de Santa Perpètua no disposa de recursos econòmics per renovar el vehicle. El comerç local, negocis i tallers es veurien afectats si no s'estableixen alternatives de transport o logístiques. El focus de contaminants no prové del trànsit intern sinó de les vies ràpides (C58, AP7) i polígons industrials.
- g) La topografia del municipi, amb pendents i desnivells elevats serien superiors als límits de confort establerts pels PMUS i per l'IDAE. Els residents de barris com Can Taió o La Florida fan servir el vehicle privat per necessitat funcional.
- h) D'acord amb la normativa europea, la lluita contra el canvi climàtic no pot generar desigualtat socials. Remet a altres experiències europees on s'han desestimat les ZBE.
- i) La reducció de NO₂ obtinguda en altres experiències és atribuïble principalment a l'evolució natural del parc mòbil, la meteorologia i la reducció del trànsit, i no a la ZBE. Els focus principals d'emissió de partícules (C-58, AP7) queden fora de la mesura. El cost – benefici d'aquesta no compensaria el guany ambiental obtingut.
- j) El principal emissor de NO_x són els vehicles dièsel que ja estan disminuint per altres factors, pel que la ZBE no resultarà d'utilitat.
- k) Reitera que diferents estudis internacionals posen en dubte l'eficàcia real de les Zones de Baixes emissions.
- l) Proposa les següents alternatives a la ZBE:
- Limitar-la a les zones d'especial protecció ambiental o escolar.
 - Millorar el transport públic i la interconnexió amb les autopistes per reduir el trànsit pels nuclis de població.
 - Incrementar les zones per a vianants i bicicletes.
 - Establir incentius i ajuts per a la renovació de vehicles.
 - Aplicar deduccions o bonificacions en els tributs municipals pels titulars de vehicles menys contaminants.

- Fomentar la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica als aparcaments.
- Fomentar la transició cap a vehicles de GLP o GNC, més econòmics i menys contaminants.

m) Considera per últim que la limitació de drets essencials de llibertat de circulació, accés al treball o exercici d'activitats econòmiques ha de respectar els principis de legalitat, proporcionalitat i no discriminació. Pel que fa a la moratòria no suspèn el problema de fons, no ofereix mecanismes de compensació i genera inseguretat jurídica.

Valoració: Cal desestimar aquesta al·legació pels motius que es detallen a continuació.

Gran part dels aspectes exposats han estat resolts a l'apartat Quart, lletres a) a g). Pel que fa a la resta de consideracions, cal dir:

En el cas de santa Perpètua s'han seguit tot els procediments preceptius:

- Aprovació del PMUS incorporant la implantació de la ZBE (redactat i aprovat inicialment per unanimitat al Ple de desembre de 2022) i definitivament al ple de gener del 2024. La redacció del PMUS va comptar amb participació ciutadana a través de la Taula de Mobilitat i diferents trobades ciutadanes.

- Aprovació del Projecte executiu de la implantació de la Zona de Baixes Emissions que es va aprovar inicialment per Junta de Govern el 9 de gener de 2024, va estar exposat al públic i en no rebre al·legacions va quedar aprovat definitivament el 21 de març de 2024.

- Consulta pública prèvia a l'aprovació inicial de la ordenança realitzada el maig del 2025 amb la participació de 625 persones. Es va elaborar un informe analitzant totes les opinions aportades i s'ha recollit el sentit de els aportacions en el text de la Ordenança que es va aprovar inicialment

- El doble del termini d'exposició pública que marca la llei pel text de la Ordenança municipal reguladora de la ZBE, 60 dies hàbils enlloc de 30 per donar temps suficient per fer les al·legacions

- Pel que fa a la suposada manca d'estudi previ que analitzi les conseqüències de desviar la circulació a vies secundàries o no preparades, cal recordar que en el mateix PMUS on es va incorporar la ZBE també es va proposar una jerarquització de la xarxa viària del municipi per tal d'anar canalitzant la circulació de pas per la xarxa primària i reservant la xarxa secundària pels veïns i serveis imprescindibles. La creació de la ZBE ha d'implicar una reducció dels vehicles contaminants, no un increment de la circulació.

- Certament, com diu l'al·legant alguns tribunals han suspès o anul·lat parcialment algunes ordenances de ZBE, però obvia que molts dels retrets legals que han anat fent els tribunals ja s'han anat incorporant a les noves ordenances que s'han anat redactant i al Decret 132/2024, com per exemple les excepcions per a les persones amb rendes baixes. Altres ordenances (Àvila, Segovia...) han estat anul·lades pel fet d'aprovar-se sense haver aprovat prèviament un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) que les incorporés.

- La normativa estatal exigeix que els municipis estableixin mecanismes de control per garantir el compliment de les restriccions com càmeres amb lectura de matrícula, controls manuals mitjançant agents de policia o dispositius electrònic en accessos. L'Ajuntament, mitjançant la subvenció atorgada, ha optat per la col·locació de càmeres que compleixen amb la normativa de protecció de dades. Així, l'ús de les càmeres i el control realitzat per la Policia local es

considera el mitjà més eficient i objectiu per a identificar vehicles contaminants mitjançant la matrícula, permetent un control efectiu i no discriminatori de l'accés a la ZBE.

- L'orografia del municipi no es una justificació legal per no establir una ZBE. Les ZBE establertes tenen com objectiu excloure el trànsit de pas i extern al municipi i reduir el vehicle privat, per això s'han establert aparcaments dissuasius, que permeten deixar el vehicle a prop de les zones comercials.

- Es cert que la lluita contra el canvi climàtic ha de respectar el principi de no generar desigualtats socials. Per això, la normativa i les ordenances locals poden incloure mesures compensatòries. En el cas de la ZBE de Santa Perpètua es preveu:

Moratória del règim sancionador

Autoritzacions especials per a residents amb dificultats econòmiques.

Aquestes mesures garanteixen proporcionalitat i equitat, sense renunciar a l'objectiu ambiental.

La implantació de la ZBE és una obligació legal i una necessitat per protegir la salut i el medi ambient. Les possibles desigualtats generades s'han de corregir amb mesures socials, però no justifiquen la supressió de la ZBE.

- Estudis europeus i espanyols demostren que les ZBE tenen un impacte directe i significatiu en la reducció de contaminants, fins i tot controlant factors com meteorologia i evolució del parc mòbil.

La normativa estatal i europea exigeix actuar on hi ha major exposició humana (nuclis urbans), ja que és on l'impacte en salut és més crític.

Les ZBE són una mesura estructural dins d'un paquet més ampli (plans de mobilitat, control d'emissions industrials, coordinació metropolitana). No es tracta d'una solució única, sinó d'una peça dins d'un marc molt més ampli.

- És cert que els vehicles dièsel estan disminuint, però la renovació natural és molt lenta: segons dades de la DGT, l'edat mitjana del parc a Espanya supera els 13 anys, i encara hi ha un percentatge elevat de dièsel antics circulant.

Sense mesures estructurals com la ZBE, la reducció d'emissions seria insuficient per complir els valors límit europeus i les recomanacions de l'OMS en el termini legal establert.

- Es cert que alguns estudis internacionals assenyalen que les ZBE, per si soles, poden tenir un impacte limitat si no s'acompanyen d'altres mesures estructurals. No obstant això, la majoria de recerques coincideixen que són una eina necessària per accelerar la reducció d'emissions i complir amb els objectius legals i sanitaris.

- La proposta d'alternatives no és objecte de l'ordenança i, a més, la majoria de les que es proposen ja estan incloses al PMUS.

- La llibertat de circulació no és un dret absolut: pot ser limitada per raons d'interès general, com la protecció de la salut i del medi ambient, sempre que la mesura sigui legal, proporcional i no discriminatòria. Les ZBE compleixen aquests requisits.

La restricció de circulació en determinades àrees urbanes té base legal en la Llei 7/2021 de canvi climàtic i transició energètica i en el Reial Decret 1052/2022, que desenvolupen les directives europees sobre qualitat de l'aire. Aquestes normes estableixen que els municipis amb més de 50.000 habitants han d'implantar ZBE per reduir emissions contaminants i també

imposa la mateixa mesura als municipis de més de 20.000 habitants quan se superin els valors límit dels contaminants regulats en el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.

A més, la Llei de Trànsit preveu sancions per accedir a ZBE sense autorització (200 €), cosa que confirma la seva legalitat i integració en el sistema normatiu.

Les restriccions no són absolutes: s'apliquen només als vehicles més contaminants i en horaris concrets. Hi ha excepcions regulades per a residents, persones amb mobilitat reduïda, serveis essencials i casos justificats, evitant discriminació i garantint la proporcionalitat.

És cert que la moratòria no aborda el problema de fons, perquè és una eina transitòria per evitar impactes socials immediats i garantir una transició justa. La seva regulació en disposicions transitòries evita la inseguretat jurídica, ja que estableix terminis clars i condicions concretes.

23) Sr/a. T.A.A.L. (R.E. 2025027070 de 30/10/2025)

Resident fora del municipi, titular d'un vehicle amb etiqueta B que fa servir per atendre la mare discapacitada.

Valoració: Cal respondre que els vehicles amb etiqueta B com el seu no tindran cap restricció per entrar a la ZBE fins l'any 2028, i posteriorment a aquesta data, només tindran restriccions puntuals en cas d'episodis de contaminació ambiental. Existeixen, d'altra banda, regulacions sobre horaris, numero de dies autoritzats i si és el cas, autoritzacions per al transport de persones amb mobilitat reduïda.

24) Sr/a. K.R.N. en representació del Grup municipal de Ciutadans (Cs) (R.E. 2025027079 de 30/10/2025)

a) Exposar que la contaminació de les vies urbanes de Santa Perpètua suposa, d'acord amb el PMUs, sols un 12,52% del total. Per aquest motiu demana que la ZBE es limiti al mínim imprescindible per tal de complir amb la normativa vigent. A tal efecte, proposa una zona delimitada per l'av. Barcelona, av. Mossèn Jacint Verdaguer, av. Santiga, c. Lleida i av. Sabadell, atès que moltes d'elles són ja plataforma única o peatonals.

b) Considera les sancions desproporcionades. Sol·licita a l'efecte que s'elimini el recàrrec del 30 per a reincidents ja que la Llei de trànsit no ho estableix com a obligatori. Sol·licita també que no respectar les restriccions es qualifiqui com a infracció lleu i no greu, per tal que les sancions siguin inferiors.

c) Considera que el termini atorgat fins l'1 d'agost de 2025 resulta aleatori i discriminatori per als nous residents o aquelles persones que adquireixin un vehicle amb posterioritat. Proposa que el cens sigui permanent i obert.

d) Sol·licita la inclusió en l'art. 3.1.f) de l'annex II dels vehicles clàssics i antics, tot equiparant-los als històrics.

Valoració: S'estima parcialment l'al·legació, concretament el que es demana en el seu apartat c) en relació a l'extensió de la data màxima en la qual han d'estar censats els vehicles a Santa Perpètua per poder beneficiar-se de la moratòria prevista per als residents.

La resta d'al·legacions formulades s'han de desestimar pels motius que es detallen a continuació:



- a) Cal indicar allò establert a l'apartat Quart lletra a).
- b) L'ordenança preveu la possibilitat d'augmentar les sancions als infractors però no ho estableix com a obligatori, en sintonia amb la legislació de trànsit vigent. Pel que fa a la qualificació de les infraccions, aquestes venen qualificades com a greus en una norma amb rang de llei (La Llei de trànsit) que el municipi no té competència per modificar.
- c) Es considera estimar parcialment aquesta al·legació, d'acord amb allò establert a l'apartat Quart lletra g) en el sentit d'ampliar el termini fins el 31 de desembre de 2025, amb la voluntat d'identificar clarament als vehicles i titulars que compleixen amb els requisits per acollir-se a les excepcions. Tot i així, no es considera procedent que es tracti d'un cens obert, ates que les excepcions han de ser limitades en el temps i en número i incentivar l'adquisició de vehicles sense etiqueta seria contrari a l'objectiu de la norma. La necessitat de disminuir el total d'emissions al municipi resulta incompatible amb el posterior augment de vehicles contaminants
- d) El Reial decret 892/2024 regula els requisits per tal de considerar un vehicle com a històric. Els vehicles clàssics o antics no disposen d'una regulació específica, pel que no resulta possible establir-los un règim d'excepcions addicional.

25) Sr/a. S.G.R. (R.E. 2025027107 de 30/10/2025)

Manifesta disposar d'un vehicle sense distintiu. Sol·licita l'enregistrament a la llista de vehicles autoritzats.

Valoració: Cal indicar allò establert a l'apartat Quart lletra h).

26) Sr/a. P.R.C. (R.E. 2025027136 de 30/10/25)

L'al·legant manifesta actuar en nom i representació de l'entitat de conservació Illa "A" de Terrablanca. Atès que no aporta documentació justificativa de la representació, les seves al·legacions s'entenen realitzades a títol particular.

- a) *Afectació directa a la mobilitat dels residents del barri, amb una configuració on els particulars estacionen dins el propi habitatge. Afectació al dret d'ús i gaudi de la propietat privada i la mobilitat funcional diària dels residents.*
- b) *No s'ha aportat informes que valorin la implantació de la ZBE en entitats residencials, ni sobre l'accessibilitat, la seguretat, el valor dels habitatges ni el manteniment dels elements comuns.*
- c) *Considera que l'àmbit de la ZBE és sobredimensionat en relació amb la densitat del barri i el nombre de vehicles contaminants reals. No s'han avaluat alternatives menys restrictives o progressives.*
- d) *Discriminació per motius econòmics de les classes menys afavorides. No es preveuen mesures compensatòries ni ajudes reals.*
- e) *Considera imprescindible l'existència d'un informe d'impacte socioeconòmic i territorial, que es revisi l'àmbit d'aplicació i les excepcions, i es garanteixi la participació efectiva de les entitats veïnals afectades.*
- f) *Considera que la major part dels contaminants prové de les principals vies C-58, AP-7, C-33, pel que la ZBE no resoldrà el problema.*



g) Recorda que les ordenances d'altres ZBE com Madrid i Barcelona han estat suspeses o eliminades pels tribunals, i que el Consell de l'Advocacia Catalana ha alertat del risc de discriminació econòmica.

Sol·licita per aquests motius es revisi o anul·li l'ordenança i es tingui en compte l'afectació sobre les urbanitzacions.

Valoració: Les al·legacions formulades s'han de desestimar pels motius que es detallen a continuació:

a) La ZBE no impedeix l'accés a l'habitatge ni l'ús de la propietat, sinó que regula la circulació de vehicles contaminants en determinades condicions. Els residents poden sol·licitar autoritzacions especials per accedir amb vehicles no autoritzats, disposar de moratòries temporals mentre s'adapten a la normativa i utilitzar alternatives com transport públic, vehicles compartits o aparcaments dissuasius.

b) Abans de definir la ZBE, s'ha realitzat un estudi de mobilitat i qualitat de l'aire, que és el requisit legal per justificar la delimitació i les restriccions. Els aspectes patrimonials (valor dels habitatges) o comunitaris no formen part de les exigències normatives, tot i que poden ser considerats en plans complementaris.

c) La ZBE no es defineix únicament per la concentració de vehicles contaminants, sinó per:

- Fluxos de trànsit que travessen el municipi.
- Zones amb major exposició de població a contaminants.
- Compliment dels valors límit de qualitat de l'aire establerts per normativa europea.

Per això, l'àmbit pot incloure zones residencials per evitar efectes de desplaçament de trànsit cap a carrers interns.

d) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletra e).

e) Per definir l'àmbit de la ZBE s'ha elaborat un estudi de mobilitat i qualitat de l'aire, que és el requisit legal. Tot i que no és obligatori un informe específic sobre valor dels habitatges o manteniment d'elements comuns, l'Ajuntament pot incorporar avaluacions complementàries en el marc del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) o del Pla de Qualitat de l'Aire.

La normativa de procediment administratiu i la pròpia Llei 7/2021 fomenten la participació pública. L'ordenança ha estat sotmesa a informació pública i període d'al·legacions, que garanteix la intervenció de les entitats veïnals. Les ZBE estan incloses dins del Pla de Mobilitat Urbana sostenible, aprovat definitivament en gener de 2024. El PMUS va ser aprovat conjuntament amb l'Estudi Ambiental Estratègic. El PMUS es va realitzar amb la creació d'una Taula de Mobilitat que va ser un òrgan participatiu clau per a la seva redacció. Aquesta taula estava oberta a entitats, empresariat, ciutadania i experts.

f) Cal remetre's a allò indicat a l'apartat Quart lletra b).

g) Pel que fa al fet que esgrimeix l'al·legant de que alguns tribunals han suspès o anul·lat parcialment algunes ordenances de ZBE, obvia que molts dels retrets legals que han anat fent els tribunals ja s'han anat incorporant a les noves ordenances que s'han anat redactant i al Decret 132/2024, com per exemple les excepcions per a les persones amb rendes baixes. Altres ordenances (Àvila, Segovia...) han estat anul·lades pel fet d'aprovar-se sense haver aprovat prèviament un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) que les incorporés.

27) Sr/a. J.C.P.C (R.E. 2025027150 de 30/10/2025)

Manifesta disposar d'un vehicle sense distintiu. Sol·licita el registre a la llista de vehicles autoritzats.

Valoració: Cal indicar allò establert a l'apartat Quart lletra h).

28) Sr/a. J.P.A.G (R.E. 2025027213 de 31/10/2025)

Manifesta utilitzar un vehicle quin titular resideix en un altre municipi.

Valoració: Cal reiterar el què s'ha contestat en l'al·legació núm. 9), en tractar-se del mateix supòsit.

Sisè.- En la sessió de treball realitzada el 10 de novembre d'acord amb allò indicat a l'apartat Segon, es van analitzar les següents qüestions proposades pel participants:

a) Cooperativa la Perpetuenca:

- Consulta sobre el tractament previst pels vehicles d'ús agrícola, que estan obligats a passar per la ZBE per manca d'alternativa, així com les furgonetes de repartiment i les persones properes a l'edat de jubilació.

- Existència de pocs punts de recàrrega al municipi, i els existents són de càrrega lenta. Poca informació dels ajuts estatals per a la renovació de vehicles.

Valoració: D'acord amb l'apartat 3.1.b de l'Annex II, podran obtenir autorització per circular a la ZBE els vehicles d'ús agrícola que necessitin circular dins la ZBE per accedir als camps de conreu que els corresponguin. També estan previstes en l'ordenança moratòries pels vehicles de mercaderies amb destinació a la ZBE i també per professionals propers a la jubilació que utilitzin el vehicle com a eina necessària per a l'activitat professional.

b) Associacions de veïns de La Florida i Centre Vila:

Exposen que alguns vehicles de la SAM són antics i no disposen d'etiqueta, fet que suposa una discriminació amb la ciutadania.

Valoració: Existeix una moratòria pels vehicles que presten serveis municipals de llarga temporalitat. Són vehicles amb uns costos molt alts i que tenen uns terminis d'entrega molt elevats. S'està treballant en la renovació de la flota. Els vehicles de policia i dels treballadors i les escombradores ja s'estan renovant.

c) Associació de veïns Gaudex Mas Costa:

Cal augmentar el control i sancions als vehicles que excedeixen la velocitat màxima.

Valoració: Es tindrà en compte l'observació, si bé no és objecte de la present Ordenança.

d) La Torrentera:

- Consulta el tractament dels tallers mecànics, que atenen vehicles no censats al municipi.

- Afectació de l'AP7 i dels polígons industrials. Cal fomentar algun pla municipal ateses les afectacions ambientals i acústiques a diferents municipis.

- Proposa que es limiti la nova implantació en el municipi de les empreses més contaminants.

Valoració: Existeixen autoritzacions temporals previstes per a vehicles que tenen com a origen o destí tallers de reparació.



- Pel que fa a les infraestructures externes, s'indica allò exposat a l'apartat Quart lletra b)
- Pel que fa a la implantació de noves empreses, caldrà valorar la conveniència en el moment en que es modifiqui el planejament urbanístic.

e) Residu Zero:

- *Demana que es tingui en compte que la futura estació intermodal de La Llagosta comportarà l'augment de molts camions de pas diaris, fet que incidirà en l'emissió de contaminants.*
- *Cal millorar la xarxa de transport públic. La xarxa de bus hauria de ser més rigorosa en el compliment d'horaris, i aquests haurien de quadrar amb els del servei de Rodalies. Es queixa de les freqüències del tren i de la falta de fiabilitat.*
- *Cal augmentar el control dels vehicles que estacionen en les voreres impeding el pas dels autobusos.*

Valoració: Es dona resposta amb allò ja indicat en l'apartat Quart pel que fa a les emissions provinents de les grans infraestructures i pel que fa a la xarxa de transport públic.

S'analitzaran les dades de totes aquestes futures immissions. Pel que fa a les infraccions de trànsit, es tindrà en compte l'observació, si bé no és objecte de la present Ordenança.

f) Junes de Conservació dels polígons industrials:

- *Cal assegurar que els camions dels polígons puguin arribar a l'AP7 i l'intermodal.*

Valoració: Els polígons industrials no són inclosos actualment en la ZBE. S'està treballant en la senyalització. Tot i així, els vehicles podran accedir puntualment a la ZBE.

g) CAP/CUAP/Ambulàncies:

Recorda que estem parlant de salut. Han implantat l'equip d'atenció domiciliària per malalts amb diferents problemes, i situació fràgil. S'ha demostrat que la contaminació afecta la salut. Cal tenir present que els pacients fràgils i crònics són afectats directament per la contaminació.

Valoració: Es constata que aquests són els objectius de la norma.

Setè.- S'ha constatat l'existència de diferents errades en el document, de caire no substancial, pel que es proposa d'ofici la correcció dels següents aspectes:

- a) L'art. 12 apartat 5 delega en la Junta de Govern Local la regulació de les condicions i documentació necessària per inscriure's al registre de vehicles autoritzats. Sent competència d'alcaldia, no correspon que l'ordenança prevegi la delegació de competències. Per aquest motiu, caldrà eliminar "a través de la Junta de Govern Local"
- b) La fitxa de descripció de la Fase 1 de la ZBE que consta a l'Annex I de la Ordenança, on s'estableix la delimitació territorial i temporal de la ZBE, conté una errada material en el seu text, que no és concordant amb la representació gràfica ni amb la relació de carrers que consta en l'Annex I. Per tant, cal corregir l'errada en el següent sentit:

On diu:

"L'espai està comprés entre l'Avinguda Onze de Setembre, Avinguda Mossèn Jacint Verdaguer, Avinguda Santiga, Carrer de Poeta Maragall, Carrer de la Creueta, Carrer de Sant Antoni, Carrer de Sant Isidre, Carrer de la Dona, Passeig de Can Taió, Carrer de la Teixidora, Carrer de Salvador Espriu i Avinguda Onze de Setembre."



ha de dir:

“L’espai està comprés entre l’Avinguda Onze de Setembre, Avinguda Mossèn Jacint Verdaguer, Avinguda Santiga, Carrer de Poeta Maragall, Carrer de la Creueta, Camí del Cementiri, Carrer de Sant Isidre, Carrer de la Dona, carrer de la Mestra, Passeig de Can Taió, Carrer de la Teixidora, Carrer de Salvador Espriu i Avinguda Onze de Setembre.”

c) Pel que fa a la Disposició transitòria segona, atès que no és en aquesta ordenança on s'estableixen els objectius de millora de la qualitat de l'aire, on diu:

“Tot i això, el manteniment d'aquesta moratòria estarà subjecte al compliment dels objectius de millora de qualitat de l'aire previstos en la present ordenança, que es revisaran anualment.”

ha de dir:

“Tot i això, el manteniment d'aquesta moratòria estarà subjecte al compliment dels objectius de millora de qualitat de l'aire previstos en el projecte tècnic d'implantació de la ZBE al municipi de Santa Perpètua de Mogoda, que es revisaran anualment.”

Vuitè.- Són d'aplicació els articles 49 i 84 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, art. 178 i 236 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 60 a 66 del Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals.

La competència per a l'aprovació definitiva d'aquesta Ordenança correspon al Ple de la Corporació, de conformitat amb l'article 52.2.d) 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*.

Per tot això, es sotmet al Ple municipal l'adopció dels següents acords:

Primer.- Estimar parcialment les al·legacions presentades en els termes indicats als punts quart a sisè de la part expositiva del present acord i realitzar d'ofici les correccions indicades al punt setè, tot això en el següent sentit:

- Modificar la Disposició transitòria segona, de forma que on diu *“abans de l'1 d'agost de 2025”* ha de dir *“abans del 31 de desembre de 2025”*.
- Modificar l'art. 12 apartat 5 eliminant *“a través de la Junta de Govern Local”*
- Modificar la fitxa de descripció de la Fase 1 de la ZBE que consta a l'Annex I de la Ordenança, on s'estableix la delimitació territorial i temporal de la ZBE, de forma que on diu *“L’espai està comprés entre l’Avinguda Onze de Setembre, Avinguda Mossèn Jacint Verdaguer, Avinguda Santiga, Carrer de Poeta Maragall, Carrer de la Creueta, Carrer de Sant Antoni, Carrer de Sant Isidre, Carrer de la Dona, Passeig de Can Taió, Carrer de la Teixidora, Carrer de Salvador Espriu i Avinguda Onze de Setembre.”* ha de dir *“L’espai està comprés entre l’Avinguda Onze de Setembre, Avinguda Mossèn Jacint Verdaguer, Avinguda Santiga, Carrer de Poeta Maragall, Carrer de la Creueta, Camí del Cementiri, Carrer de Sant Isidre, Carrer de la Dona, carrer de la Mestra, Passeig de Can Taió, Carrer de la Teixidora, Carrer de Salvador Espriu i Avinguda Onze de Setembre.”*
- Modificar la Disposició transitòria segona de forma que on diu *“Tot i això, el manteniment d'aquesta moratòria estarà subjecte al compliment dels objectius de millora de qualitat de l'aire previstos en la present ordenança, que es revisaran anualment.”* ha de dir *“Tot i això, el manteniment d'aquesta moratòria estarà subjecte al compliment dels objectius de millora de qualitat de l'aire previstos en el projecte tècnic*

d'implantació de la ZBE al municipi de Santa Perpètua de Mogoda, que es revisaran anualment.”

Segon.- Desestimar la resta d'al·legacions, pels motius indicats a la part expositiva d'aquest acord.

Tercer.- Aprovar definitivament l'Ordenança municipal reguladora de la Zona de Baixes Emissions de Santa Perpètua de Mogoda (exp. 2025/5023G) d'acord amb els documents següents:

Quart.- Publicar al Tauler d'Edictes de la Corporació i al Butlletí Oficial de la Província, els acords adoptats i el text íntegre de la norma. Posteriorment es publicarà al Diari Oficial de la Generalitat els acords adoptats i la referència de la publicació del text íntegre al Butlletí Oficial de la Província.

Cinquè.- Publicar al Portal de Transparència el text consolidat de la norma i les dades relatives a l'avaluació de la seva aplicació.

Sisè.- Notificar aquest acord a totes les persones interessades que han presentat al·legacions o suggeriments.

Setè.- Notificar aquest acord a la DGT i sol·licitar a la Subdirecció Adjunta de Vehicles depenent de la Subdirecció General de Gestió de Mobilitat i Tecnologia l'autorització d'accés al fitxer amb les dades que consten al Registre de Vehicles, tot adjuntant la documentació relacionada a l'apartat 5 de la Instrucció MOV 2023/20.

Vuitè.- Sol·licitar a l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (ATM), l'adhesió parcial mitjançant conveni de col·laboració a la plataforma tecnològica per al registre de vehicles impulsada pel Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

L'alcalde, Isabel García i Ripoll a data de la signatura electrònica

Signat electrònicament per
Isabel Garcia Ripoll
Alcalde
Santa Perpètua de Mogoda
2 de diciembre de 2025 13:38:42

AJUNTAMENT DE
SANTA PERPÈTUA
DE MOGODA



ORDENANÇA MUNICIPAL REGULADORA DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS DE SANTA PERPÈTUA DE MOGODA

Preàmbul

1.

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

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 reconeix que tothom té el dret a disposar d'un medi ambient adequat per al desenvolupament de la persona, així com el deure de conservar-lo. Així mateix, en l'article 43.1 es reconeix el dret a la protecció de la seva salut. En aquest mateix sentit, 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 el medi i conservar-lo per a les generacions futures. Al respecte, l'article 84.2 de l'Estatut 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).

Sectorialment, pel que fa a la qualitat de l'aire, cal destacar el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, que transposa a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 2008/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa, de conformitat i a l'empara de la Llei bàsica 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera. Aquest Reial decret té per objecte, entre d'altres, definir i establir objectius de qualitat de l'aire, amb la finalitat d'evitar, prevenir i reduir els efectes nocius de les substàncies esmentades sobre la salut humana, el medi ambient en el seu conjunt i altres béns de qualsevol naturalesa.

L'article 3.3 del Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, imposa a les entitats locals l'obligació d'adoptar les mesures necessàries per garantir que les concentracions dels contaminants regulats no superin els objectius de qualitat de l'aire i per a la reducció de les concentracions, en particular mitjançant l'aprovació de plans de millora de qualitat de l'aire i de plans d'acció a curt termini.

Mentrestant, durant el 2021, l'Organització Mundial de la Salut (OMS) aprovà unes noves Directrius mundials sobre la qualitat de l'aire: partícules en suspensió (PM2.5 i PM10), ozó, diòxid de nitrogen, diòxid de sofre i monòxid de carboni. Les Directrius aporten proves clares del mal que la contaminació de l'aire infligeix a la salut humana en concentracions encara més baixes del que se suposava fins ara. Les directrius recomanen nous nivells de qualitat de l'aire, més estrictes, per protegir la salut de les poblacions mitjançant la reducció dels nivells dels principals contaminants de l'aire, alguns dels quals també contribueixen al canvi climàtic.

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 tràfic, entre les quals s'inclouen les restriccions als vehicles més contaminants.

L'any 2021 la Diputació de Barcelona va redactar el Pla d'acció supramunicipal per la millora de la qualitat de l'aire al Vallès Occidental que va ser aprovat pel ple del Consell Comarcal del Vallès Occidental.

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 tràfic i estacionament de vehicles i mobilitat, que inclou l'ordenació del tràfic 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 de Motor i Seguretat Viària, aprovat per Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, atorga als municipis la competència de restringir la circulació a determinats vehicles a 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.

En aquest context internacional i europeu, en relació amb la regulació de la mitigació dels impactes del canvi climàtic, l'Estat espanyol ha aprovat la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, de caràcter bàsic en la seva gran majoria, amb la finalitat de reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle i afavorir la transició cap a una economia neutra en emissions. El marc normatiu vigent, i segons l'article 14 de l'esmentada Llei, estableix que les ciutats de més de 50.000 habitants i les de més de 20.000 habitants amb superacions dels valors límit de qualitat de l'aire han d'adoptar plans de mobilitat urbana sostenible que introdueixin mesures de mitigació per reduir les emissions derivades de la mobilitat incloent-hi l'establiment de Zones de Baixes Emissions (ZBE en endavant) abans de l'any 2023.

La contaminació atmosfèrica a Santa Perpètua de Mogoda és una problemàtica que existeix des de fa anys, documentada en els diferents estudis de qualitat de l'aire amb contaminants predominants com el monòxid de carboni, l'ozó troposfèric, les micropartícules i els òxids de nitrogen. L'emissió d'aquests contaminants combinada amb unes condicions meteorològiques determinades provoquen altes concentracions i contaminació de l'aire, amb els conseqüents efectes sobre la salut de les persones.

És per tot l'exposat que el municipi de Santa Perpètua de Mogoda està subjecte a l'article 14

de la Llei del canvi climàtic, perquè és un municipi de més de 20.000 habitants amb superacions dels valors límit de qualitat de l'aire, i per aquest motiu està obligat a tenir una ZBE.

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. 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.

Aquesta ordenança també ve motivada pel projecte tècnic redactat per a la implantació de la zona de baixes emissions de Santa Perpètua de Mogoda, estructurat segons l'annex I del Reial Decret 1052/2022. En aquest projecte es fa un anàlisi del municipi i de la seva mobilitat, així com de la contaminació atmosfèrica associada al trànsit rodat, i es proposa el disseny de la ZBE amb l'objectiu de millorar la qualitat de l'aire de Santa Perpètua de Mogoda.

El projecte tècnic recull que en els darrers anys a Santa Perpètua s'han donat episodis sostinguts de contaminació atmosfèrica tant per PM10 com per NO2. Aquests valors han superat els límits que estableixen les recomanacions de l'OMS. Aquest projecte de ZBE es regeix pels principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència i és la base per la confecció d'aquesta ordenança.

Alhora, Catalunya és la comunitat autònoma pionera en projectes de millora per la qualitat de l'aire doncs a banda de seguir el que indica la Llei de Canvi Climàtic i transició energètica esmentada anteriorment, ha anat un pas més enllà. En el tercer Acord per la millora de la qualitat de l'aire de Catalunya, el Govern de la Generalitat de Catalunya, alcaldes i alcaldesses de municipis de més de 20.000 habitants, les diputacions, entitats municipalistes, gestors d'infraestructures i els principals agents socials i econòmics de tot Catalunya vam subscriure un acord, impulsat pel Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, que ampliarà les Zones de Baixes Emissions a tots els municipis de més de 20.000 habitants abans d'acabar el 2025. L'Ajuntament de Santa Perpètua es va sumar a aquest acord el 18 de març de 2022.

Així doncs, 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. L'article 18 de l'esmentat Decret determina que els municipis amb més de 20.000 habitants amb superacions han d'implantar zones de baixes emissions.

El procediment sancionador, així com el règim de sancions de la ZBE se sustenta en l'apartat Z3 de l'article 76 "Infraccions greus" del citat text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària.

2.

L'Organització Mundial de la Salut ha alertat que el 99% de la població mundial està exposada a uns nivells de contaminació que suposen un alt risc de problemes per la salut associats, com per exemple malalties cardíaques, malaltia pulmonar obstructiva crònica, accidents cerebrovasculars, diferents tipus de càncer i pneumònia, entre altres (OMS, 2021). Sobre aquest tema, l'Agència Europea de Medi Ambient ha estimat les morts prematures anuals a

Espanya a causa de la mala qualitat de l'aire en més de 30.000 (EEA, 2020).

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

El 26 de gener de 2023 el Ple de Santa Perpètua de Mogoda aprova la Declaració d'Emergència Climàtica als municipis de l'Eix de la Riera de Caldes i l'adhesió als Compromisos d'Acció Climàtica de la Generalitat de Catalunya, comproment-se a actuar de manera urgent i contundent.

En aquest sentit, la corresponsabilitat de conservar i millorar la qualitat de l'aire correspon tant a l'Ajuntament com a la societat en el seu conjunt. D'igual forma, l'Ajuntament té el deure de vetllar per la conservació i protecció de l'ambient atmosfèric i també l'obligació de fer complir a la societat en el seu conjunt el correlatiu deure de conservació i protecció i de col·laborar en les actuacions dirigides a reduir o a eliminar les diferents formes de contaminació, de conformitat amb l'Estatut d'Autonomia de Catalunya i la legislació específica.

Tot i reconeixent la diversitat de fonts d'emissió dels contaminants atmosfèrics, el trànsit rodat és una de les fonts principals a nivell local. La població urbana queda exposada als contaminants atmosfèrics derivats del trànsit degut a que l'emissió d'aquests contaminants es produeix molt propera a la població i de forma continuada. A més, a les ciutats del sud d'Europa conflueixen diversos factors com són el clima (baixa precipitació i elevada radiació solar), el disseny i arquitectura de les ciutats (alta densitat i alçaria dels edificis) que fan que la mateixa emissió del trànsit produeixi un impacte més gran en els nivells de contaminants en aire ambient respecte al centre i el nord d'Europa.

El trànsit rodat també és la font principal del soroll en l'entorn urbà, representant un total el 80% de la contaminació acústica, amb conseqüències negatives sobre la salut pública per una exposició excessiva i recurrent, com poden ser la depressió, l'ansietat, l'augment del risc de patir malalties cròniques i un major risc de patir accidents.

Sens perjudici de tot el comentat, cal tenir en compte que en un territori la qualitat de l'aire no només depèn de variables que es poden decidir localment, ja que també es veu afectada per factors externs a l'àmbit local, com ho són el trànsit per les vies d'alta capacitat que envolten el municipi, així com altres factors d'àmbit regional, nacional, continental i mundial, així com els propis factors meteorològics que influeixen en la zona i condicionen els seus aspectes ambientals.

En aquest context, les Zones de Baixes Emissions (ZBE) són una mesura de mobilitat sostenible per a la reducció del trànsit i la contaminació al municipi. Si bé una ZBE es defineix al Real Decreto com una àrea delimitada al municipi on es restringeix o limita l'accés a vehicles sobre la base de la seva classificació ambiental, aquest tipus d'àrees són una oportunitat de recuperació de l'espai públic com a espai de convivència saludable, sostenible, segur i inclusiu.

Quant a l'estructura i contingut, aquesta Ordenança consta de quatre capítols, vint articles, dues disposicions addicionals, dues disposicions transitòries, una disposició final i tres annexos.

El capítol 1 conté les disposicions generals de l'Ordenança: l'objecte i la finalitat, l'àmbit d'aplicació de l'Ordenança i les definicions dels conceptes més rellevants a efectes de l'Ordenança, així com l'estructura del projecte tècnic anterior a l'ordenança.

El capítol 2 estableix els aspectes generals relatius a la funció de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica i mitigació dels impactes del canvi climàtic a Santa Perpètua de Mogoda.

El capítol 3 regula les mesures d'intervenció administrativa, concretades en la prohibició d'accés i circulació dels vehicles més contaminants a la Zona de Baixes Emissions de Santa Perpètua, la regulació de l'estacionament, els casos d'excepcionalitat i es fa referència a l'annex II que detalla els vehicles que poden accedir, circular i estacionar a la ZBE; així mateix aquest capítol regula el règim d'exempcions i d'autoritzacions específiques per a determinats casos especials; també es refereix al sistema de control, la senyalització de la ZBE i, finalment, al seguiment i avaluació dels efectes de l'aplicació de les dites mesures.

I el capítol 4 regula el règim sancionador, d'acord amb el Text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de motor i Seguretat Viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, que és la norma de rang legal que li dona cobertura.

De la part final de la norma, en destaca la disposició addicional primera sobre la modificació dels preceptes de la norma i de les referències que fa la normativa vigent amb motiu de la promulgació de normes posteriors; així com la disposició addicional segona, que es refereix a la col·laboració de l'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda amb les altres administracions públiques, organismes i entitats implicades en les zones de baixes emissions.

Pel que fa a les disposicions transitòries estableixen el règim transitori aplicable en atenció a la seqüència temporal prevista: la disposició transitòria primera estableix 3 mesos inicials d'informació abans de la implantació efectiva del règim sancionador; la disposició transitòria segona estableix una moratòria fins el gener del 2028 pels vehicles censats al municipi els titulars dels quals en siguin residents.

La disposició final única indica que l'Ordenança entrarà en vigor quan se n'hagi publicat íntegrament el text al Butlletí Oficial de la província i hagi transcorregut el termini de 15 dies hàbils previst a la Llei 7/1958, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local.

L'annex I defineix i delimita l'àmbit, el temps d'aplicació i el calendari d'implementació de la Zona de Baixes Emissions de Santa Perpètua de Mogoda.

L'annex II estableix:

En el seu apartat 1: quins són els vehicles més contaminants sotmesos a restriccions de circulació.

En el seu apartat 2: quines són les exempcions a les mesures de restricció d'accés i circulació de vehicles més contaminants a la ZBE.

En el seu apartat 3: quines són les autoritzacions i moratòries per l'accés i circulació a la ZBE.

En el seu apartat 4: quins són els vehicles especials segons criteris d'utilització a efectes de l'Ordenança.

L'annex III conté el Projecte tècnic executiu de la ZBE de Santa Perpètua de Mogoda i la memòria econòmica.

CAPÍTOL 1. DISPOSICIONS GENERALS

Article 1. Objecte.

1. L'objecte d'aquesta ordenança és establir els criteris d'accés i circulació i estacionament de vehicles en la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Santa Perpètua de Mogoda, definida a l'annex I.
2. L'ordenança té també per objecte donar compliment a l'article 14 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica i la normativa que el desenvolupa.
3. Així també pretén donar compliment a l'Acord per la millora de la qualitat de l'aire de Catalunya, impulsat pel Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, que amplia les Zones de Baixes Emissions a tots els municipis de més de 20.000 habitants abans de 2025.

Article 2. Finalitat

Aquesta ordenança té la finalitat principal de reduir la contaminació ambiental, preservar i millorar la qualitat de l'aire i la salut pública, apropar els nivells de contaminació del municipi (ambientals i acústics) als recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS), complir els valors límit de qualitat de l'aire legalment establerts i mitigar els impactes del canvi climàtic.

També té com a finalitats secundaries el compliment dels objectius de qualitat acústica, l'impuls del canvi modal cap a mitjans de transport més sostenibles, la promoció de l'eficiència energètica en l'ús dels mitjans de transport i l'alliberament de l'espai públic de vehicles.

Article 3. Competència municipal per regular la ZBE

1. 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 i l'article 66 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, el medi ambient urbà, el trànsit, estacionament de vehicles i la mobilitat, el planejament, gestió, execució i disciplina urbanística i la conservació i rehabilitació de l'edificació són matèries sobre les quals, en tot cas, els municipis exerciran com a competències pròpies, en els termes que estableixi la legislació de l'Estat i de les Comunitats Autònomes.
2. La competència per a l'establiment i regulació de la 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, l'article 14.3,a) imposa l'obligació d'establir les ZBE a determinats municipis.

- b) Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions, l'article 2 estableix que les ZBE estaran delimitades i regulades per les entitats locals mitjançant la normativa municipal corresponent.
- c) 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, l'article 7 del qual atribueix competències als municipis per a la regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina del trànsit en les vies urbanes de la seva titularitat i, en particular, per a la regulació mitjançant ordenança dels usos de les vies urbanes, per establir la restricció de la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius ambientals i pel tancament de determinades vies.
- d) Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, l'article 16.4 determina que les entitats locals poden elaborar els seus propis plans i programes per tal de complir els nivells de contaminants establerts en la normativa corresponent i els permet adoptar mesures de restricció total o parcial del trànsit, entre les quals s'inclouen les restriccions als vehicles més contaminants, a certes matrícules, a certes hores o a certes zones, entre d'altres.

Article 4. Àmbit d'aplicació

1. Aquesta ordenança s'aplica al terme municipal de Santa Perpètua de Mogoda i als vehicles que hi accedeixin, circulin o estacionin.
2. L'àmbit territorial i temporal de les mesures relatives a la restricció d'accés i circulació previstes en aquesta ordenança és la Zona de Baixes Emissions, delimitada a l'annex I.
3. L'àmbit de les mesures relatives a la regulació de l'estacionament es determina a l'article 15.

Article 5. Definicions

1. Als efectes d'aquesta ordenança s'entén per:
 - a) *Zona de baixes emissions (ZBE)*: àmbit territorial delimitat en el qual s'apliquen restriccions d'accés i circulació dels vehicles més contaminants per millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle de conformitat amb la classificació de vehicles pel seu nivell d'emissions, d'acord amb el que estableixi el Reglament General de Vehicles vigent.
 - b) *Zona de baixes emissions (ZBE) de Santa Perpètua de Mogoda*: les àrees delimitades del municipi en les qual es restringeix la circulació dels vehicles més contaminants definits en l'apartat 1 de l'annex II de la present ordenança, d'acord amb la delimitació establerta a l'annex I.
 - c) *Distintiu ambiental*: classificació d'un vehicle segons el seu potencial contaminant d'acord amb l'annex II.E del Reglament General de Vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre.
 - d) *Vehicle de motor*: el vehicle proveït de motor per a la seva propulsió.
 - c) *Vehicles més contaminants*: vehicles de major potencial contaminador, d'acord amb els requisits que es detallen a l'apartat 1 de l'annex II d'aquesta ordenança.

d) *Vehicles de serveis d'emergència i essencials*: vehicles que prestin serveis mèdics, serveis funeraris, bombers, protecció civil o policia i cossos i forces de seguretat de l'Estat.

e) *Vehicles històrics*: els vehicles que siguin considerats com a històrics, d'acord amb el que estableix el Reial decret 892/2024, de 10 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de vehicles històrics i el Reial Decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel qual es regula la inspecció tècnica de vehicles.

2. Les referències normatives a les quals es fa referència a l'apartat anterior s'entenen sens perjudici de les modificacions que es produeixin amb posterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta ordenança.

Article 6. Projecte Tècnic de la Zona de Baixes Emissions

1. Amb caràcter previ a l'establiment de la ZBE s'haurà d'elaborar un projecte tècnic executiu que incorpora el contingut mínim previst pel Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les Zones de Baixes Emissions, i que conté:

- Una informació general que reflecteix el tipus de zona, una estimació de la superfície contaminada i de la població exposada i els òrgans municipals responsables de l'elaboració i execució de la ZBE.
- La delimitació del perímetre i superfície de la ZBE, que és adequada, suficient i proporcional per al compliment dels objectius establerts per a la ZBE.
- La naturalesa, origen i avaluació de la contaminació.
- Les mesures de millora de la qualitat de l'aire i de la qualitat acústica i el calendari d'aplicació.
- El sistema de control d'accessos i circulació a la ZBE.
- Una anàlisi de coherència dels projectes de ZBE amb els instruments de planificació preexistents.

2. Els projecte tècnic de la ZBE serà revisat almenys als tres anys des de l'establiment efectiu de la ZBE i posteriorment, almenys cada quatre anys, amb l'objecte de verificar el compliment dels seus objectius i l'actualització dels projectes tècnics i, si s'escau, modificar les mesures d'intervenció establertes a l'article 9, a l'article 11 i als annexos d'aquesta Ordenança.

Article 7. Implementació de la ZBE i coherència amb els instruments de planificació

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

2. La ZBE tindrà una vigència permanent, contindrà un calendari d'implementació per fases que permeti la familiarització i adaptació gradual de la ciutadania i sectors econòmics a les característiques de la ZBE abans que els afecti i incorporaran, almenys, les mesures d'intervenció que s'estableixen al capítol 3 d'aquesta Ordenança.

3. Amb l'entrada en vigor de la present Ordenança s'implementarà la ZBE que figura a l'annex I d'aquesta ordenança, de conformitat també amb el que s'indica al projecte tècnic incorporat

com a annex III.

4. L'establiment de noves àrees a la ZBE o la supressió de les incloses en l'annex I d'aquesta Ordenança serà competència del Ple Municipal i es realitzarà mitjançant la modificació d'aquest annex i la incorporació o supressió del projecte tècnic en l'annex III.

CAPÍTOL 2. PROTECCIÓ DE LA QUALITAT AMBIENTAL

Article 8. Vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica a Santa Perpètua de Mogoda

1. El municipi de Santa Perpètua de Mogoda disposa d'una estació automàtica de mesura de contaminants atmosfèrics ubicada al carrer Onze de setembre cantonada Av. Girona que forma part de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA). Aquesta estació es troba adscrita al departament de la Generalitat competent en matèria de medi ambient, d'acord amb la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric i, l'Ordre de 20 de juny de 1986, per la qual s'estableix l'estructura i el funcionament de la XVPCA.
2. La XVPCA monitoritza l'estat de la qualitat de l'aire de forma contínua en múltiples punts de la geografia catalana, d'acord amb la normativa esmentada al punt anterior.
3. Per avaluar el compliment dels valors límit establerts a la normativa periòdicament l'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda realitza el seguiment i l'anàlisi de les dades mesurades a l'estació automàtica de la XVPCA.
4. Per tal d'obtenir dades complementàries i més ajustades a les diferents realitats del municipi de Santa Perpètua de Mogoda i, així, complementar les dades mesurades a l'estació automàtica de la XVPCA, des de l'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda s'instal·laran cinc nous sensors fixes de la qualitat de l'aire en diferents punts del municipi. Aquests sensors s'han instal·lat en el marc del projecte executiu d'implantació de la ZBE a Santa Perpètua de Mogoda.
5. L'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda actualitzarà periòdicament l'inventari d'emissions per tal de conèixer els nivells d'emissió dels diferents gasos d'efecte hivernacle i la seva evolució temporal.

CAPÍTOL 3. MESURES D'INTERVENCIÓ ADMINISTRATIVA

Article 9. Mesures específica de restricció del trànsit.

1. Per motius de salut pública i de qualitat de l'aire, amb caràcter general i en els termes establerts en la present ordenança, es prohibeix l'accés i la circulació per la Zona de Baixes Emissions de Santa Perpètua de Mogoda als vehicles definits com a més contaminants previstos al l'apartat 1 de l'Annex II d'aquesta Ordenança més de 24 dies l'any (en un any natural).

2. No obstant això, els vehicles relacionats en els apartats 2 i 3 de l'annex II d'aquesta Ordenança podran estar exempts o autoritzats temporalment, fins a una data determinada, per accedir i circular a la ZBE de forma contínua o discontinua per mesos, dies o hores.
3. Amb caràcter excepcional i per raons d'interès general, es pot autoritzar l'accés i circulació a la ZBE a vehicles diferents dels anteriors, mitjançant resolució motivada de l'Alcaldia.
4. En tot allò no regulat per aquesta ordenança, pel que fa a les mesures generals de circulació, s'aplica l'ordenança de mobilitat de Santa Perpètua de Mogoda i la normativa específica corresponent.
5. De conformitat amb l'article 20.4.z del 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'autorització temporal per l'accés i la circulació de vehicles a la ZBE en els termes que estableixi l'ordenança fiscal corresponent. En tot cas, la taxa ha d'haver estat abonada en el moment de sol·licitar la inscripció o de comunicar l'ús efectiu de la corresponent autorització en el Registre municipal, seguint les especificacions que corresponguin atenent al mètode de pagament utilitzat.

Article 10. Mesures específiques de restricció de trànsit davant d'episodis de contaminació.

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

Article 11. Vehicles autoritzats per accedir a la ZBE.

En qualsevol cas, els vehicles inclosos en l'apartat 1 de l'annex II podran accedir i circular a la ZBE sense necessitat de realització de cap tràmit durant el nombre màxim anual d'accessos diaris (24 en un any natural) que s'estableix en l'article 9.1 de la present ordenança. A partir d'aquests accessos màxims anuals:

1. Podran accedir i circular pels carrers de l'interior del perímetre de la ZBE els vehicles determinats a l'apartat 2 de l'annex II d'aquesta Ordenança, sempre que estiguin inscrits al Registre municipal de vehicles autoritzats a la ZBE que es regula a l'article 12.
2. A més, estaran autoritzats temporalment per accedir i circular a la ZBE els vehicles inclosos a l'apartat 3 de l'annex II d'aquesta Ordenança, sempre que estiguin inscrits al Registre municipal de vehicles autoritzats a la ZBE que es regula a l'article 12 així com que disposin d'un autorització vigent.
3. Les autoritzacions de les quals es beneficien els vehicles inscrits en l'esmentat Registre ho seran amb limitació temporal fins a una data, podent l'autorització tenir efectes continuats o discontinus, referits en mesos, dies i hores, en els termes establerts en l'apartat 2 i 3 de l'annex II d'aquesta Ordenança.

Article 12. Registre municipal de vehicles autoritzats a la ZBE

1. L'Ajuntament disposarà i gestionarà un registre d'aquells vehicles que, d'acord amb el que estableix el Reglament General de Vehicles vigent i les seves futures actualitzacions, quedaran

autoritzats temporalment a accedir i circular a la ZBE. Podran inscriure's en aquest registre els vehicles relacionats als apartats 2 i 3 de l'annex II d'aquesta Ordenança. Aquest registre serà municipal o supramunicipal, segons s'acordi amb d'altres municipis o s'estableixi normativament.

2. Les persones titulars de vehicles descrits al paràgraf anterior que desitgin beneficiar-se de les exempcions o de les autoritzacions temporals d'accés i circulació contemplades en l'article 11 d'aquesta Ordenança, han de sol·licitar la inscripció dels vehicles en el registre municipal de vehicles autoritzats a la ZBE. Després de la verificació de les dades aportades en la sol·licitud, es comunicarà al sol·licitant el resultat a la persona sol·licitant i, si escau, la inscripció.

3. Els vehicles inscrits en aquest registre estaran autoritzats a accedir, circular i/o estacionar per la ZBE dins dels espais temporals delimitats als apartats 2 i 3 de l'annex II d'aquesta Ordenança.

4. La gestió del registre es realitzarà conforme a les exigències previstes en 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. Les condicions i documentació necessària per inscriure's al 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 13. Sistema de control i Protecció de dades.

1. El control d'accés a la ZBE es realitzarà mitjançant un sistema de lectura de matrícules i la plataforma tecnològica de l'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda amb mitjans automàtics. Amb aquest sistema es comprovarà si el vehicle pot accedir o no a l'esmentada zona, sens 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. L'ús de càmeres, videocàmeres i de qualsevol altre mitjà de captació i reproducció d'imatges per al control, regulació, vigilància i disciplina del trànsit s'efectuarà per la Policia Local d'acord amb el que estableix la normativa específica aplicable (Llei orgànica 4/1997, de 4 d'agost, per la qual es regula la utilització de videocàmeres per les Forces i Cossos de Seguretat en espais públics, desenvolupada a Catalunya pel Decret 134/1999, de 18 de maig, de regulació de la videovigilància per part de la policia de la Generalitat i de les policies locals de Catalunya i, si escau, la Llei Orgànica 7/2021, de 26 de maig, de protecció de dades personals tractades per a finalitats de prevenció, detecció, investigació i enjudiciament d'infraccions penals i d'execució de sancions penals).

Article 14. Senyalització de la ZBE

1. La ZBE estarà senyalitzada en els punts d'accés i finalització d'aquests espais, utilitzant la senyalització prevista per la Direcció General de Trànsit (DGT).

2. La senyalització indicarà si la ZBE a la qual s'accedeix té caràcter continu o discontinu, referida en mesos, dies i hores.
3. La senyalització de trànsit també ha d'indicar els vehicles que, en funció del distintiu ambiental de què disposin, tenen prohibit l'accés i circulació a la ZBE. Així mateix, a la part inferior del senyal o en un plafó complementari col·locat sota el senyal, s'indicarà que podran estar exceptuats d'aquesta prohibició els vehicles que disposin de la corresponent autorització municipal registral, d'acord amb l'establert a l'article 11.

Article 15. Estacionament

1. Es disposarà de zones d'estacionament regulat dins i fora de l'àrea de la ZBE, al llarg del seu perímetre, per tal de permetre l'estacionament dels vehicles que hi tinguin restringit l'accés. Aquestes àrees es descriuen en l'Annex I de la present ordenança.
2. Es regularà l'estacionament segons el que determini la ordenança de mobilitat de Santa Perpètua de Mogoda.

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

1. La distribució urbana de mercaderies (en 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.
2. Per activitat o operació de càrrega i descàrrega a 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.
3. A 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 afavorir el repartiment de mercaderies.
4. Les zones reservades d'estacionament de la DUM i en concret, les càrregues i descàrregues, són els espais de la via pública reservats, identificats i senyalitzats com a tal, on es permetrà l'estacionament o parada de vehicles destinats a la distribució de mercaderies. Aquestes zones reservades estaran delimitades de forma permanent o per períodes de dies o horaris, mitjançant l'ús de la senyalització fixa establerta a tal efecte.
5. En la DUM dins la ZBE tindran prioritat de circulació i estacionament els vehicles no contaminants en el repartiment de l'última milla.

Tots els vehicles que realitzin tasques de DUM estan subjectes als preceptes d'aquesta ordenança determinats en el seu annex I, podent-se establir exempcions i autoritzacions temporals d'accés i circulació de vehicles, establertes a l'article 11.

Article 17. Atenció a la ciutadania en la gestió de la ZBE

Tota la informació relativa a la ZBE serà publicada a la pàgina web institucional de l'Ajuntament,

habilitant-se els canals de comunicació, de consulta i gestió per part dels ciutadans dels tràmits relatius a la ZBE. Entre aquests canals es dotarà el presencial, el telefònic i el telemàtic.

Article 18. Seguiment dels efectes de l'establiment de la Zona de Baixes Emissions

L'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda farà un seguiment de l'aplicació de les mesures contingudes en aquesta Ordenança i avaluar-ne els seus resultats i impacte pel que fa a la qualitat de l'aire, la mitigació dels impactes del canvi climàtic, el canvi cap a la utilització de transports més sostenibles i altres aspectes relacionats com la reducció del soroll.

En el cas que els nivells de qualitat de l'aire mesurats a l'estació de la XVPCA ubicada a Santa Perpètua de Mogoda no estiguin dins dels límits legalment establerts, l'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda pot adoptar altres mesures o modificar les establertes.

Així mateix, l'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda pot adoptar mesures addicionals per tal d'afavorir la mitigació dels impactes del canvi climàtic en el marc de les seves competències.

CAPÍTOL 4. RÈGIM SANCIONADOR

Article 19. Règim i procediment sancionador

1. Les sancions establertes en aquesta Ordenança s'imposen en base a les infraccions de l'article 76, del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària, que estableix que són infraccions greus, quan no siguin constitutives de delictes, les conductes referides a no respectar les restriccions de circulació derivades de l'aplicació dels protocols davant d'episodis de contaminació i de la ZBE, tal i com estableix l'article 15 del Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions.
2. El procediment sancionador d'aquesta Ordenança és l'establert al Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat vial, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre o el que el substitueixi en cas que aquest quedi derogat.

Article 20. Infraccions i sancions

1. Tindrà la consideració d'infracció greu i es sancionarà amb multa de 200,00 euros el no respectar les restriccions establertes a l'article 9 de la present ordenança, en particular:
 - a) L'incompliment de la prohibició d'accedir i circular dins de la ZBE per part dels vehicles més contaminants segons l'apartat 1 de l'annex II de la present ordenança o per part dels que, estant inclosos com a casos d'exempcions o autoritzacions, no disposin de l'autorització vigent necessària.
2. Les sancions establertes en l'apartat anterior podran incrementar-se en un 30 % en els casos següents:
 - a) En cas de reincidència de la persona responsable o en la resta de casos previstos en l'article 81 del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre,

pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària. 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 primera. Modificació dels preceptes de la norma i de les referències que fa a la normativa vigent, amb motiu de la promulgació de normes posteriors

Els preceptes d'aquesta Ordenança que per raons sistemàtiques reproduïxin aspectes de la legislació vigent i altres normes de desenvolupament, i aquells en què es facin remissions a preceptes d'aquesta, s'entendrà que són automàticament modificats i/o substituïts en el moment en què es produeixi la modificació dels preceptes legals i reglamentaris de què porten causa.

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

L'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda ha de col·laborar amb la resta d'administracions públiques, entitats i organismes implicats per tal de que l'establiment de la Zona de Baixes Emissions de Santa Perpètua es faci amb les màximes garanties per fer possible el compliment dels seus objectius.

L'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda ha de promoure que el desplegament i la gestió de les zones de baixes emissions a l'àmbit català 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.

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

Disposició Transitòria primera. Implementació gradual.

Amb l'entrada en vigor de la Zona de Baixes Emissions, l'1 de desembre de 2025, s'estableix un període transitori de tres mesos, fins l'1 de març de 2026, en el qual l'administració informará a les persones infractores de la present ordenança, sense la imposició de la respectiva sanció.

Disposició Transitòria segona. Règim transitori aplicable a les persones físiques titulars dels vehicles sense etiqueta, censats al municipi de Santa Perpètua de Mogoda

Amb l'entrada en vigor de la Zona de Baixes Emissions s'estableix una moratòria del règim de sancions fins l'**1 de gener del 2028** pels vehicles als quals els sigui d'aplicació el règim sancionador de la Zona de baixes emissions, que estiguin censats a Santa Perpètua de Mogoda **abans del 31 de desembre de 2025** i dels quals en siguin titulars persones físiques empadronades al municipi.

Les morfologia urbana i la dispersió territorial dels nuclis residencials de Santa Perpètua de Mogoda, així com el dèficit de transport públic suficient per tal d'arribar a la ZBE des de la resta de zones residencials del municipi, aconsellen aquesta implantació progressiva del règim de sancions per als residents.

Tot i això, el manteniment d'aquesta moratòria estarà subjecte al compliment dels objectius de millora de qualitat de l'aire previstos en el projecte tècnic d'implantació de la ZBE al municipi de Santa Perpètua de Mogoda, que es revisaran anualment.

Disposició final única

Aquesta ordenança entrarà en vigor en el termini de quinze dies hàbils de la seva publicació en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, d'acord amb el que estableix l'article 70.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, i d'acord amb el que estableix l'article 178.2 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.

DELIMITACIÓ TERRITORIAL I TEMPORAL DE LA ZBE

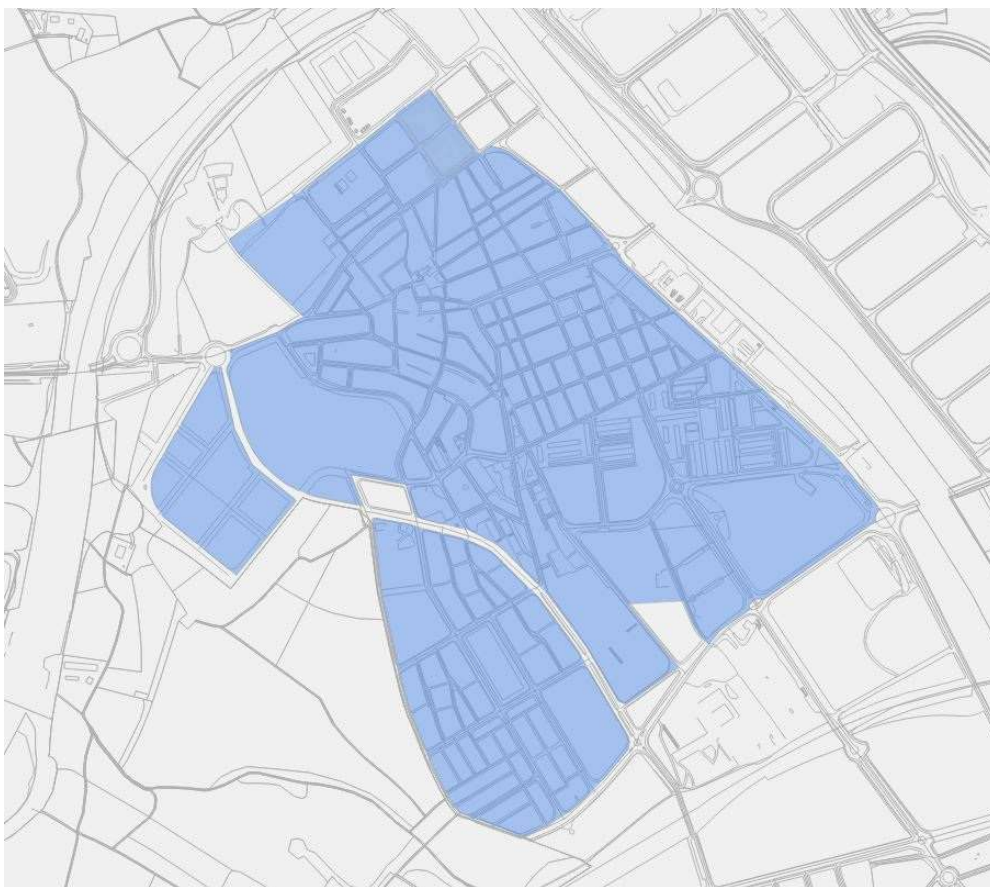
ANNEX I

**DE L'ORDENANÇA MUNICIPAL REGULADORA
DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS
DE SANTA PERPÈTUA DE MOGODA**

FASE 1 DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS (ZBE FASE 1)

DENOMINACIÓ: ZBE FASE 1 SANTA PERPÈTUA DE MOGODA

ESPAI (PLÀNOL):



ESPAI (DELIMITACIÓ):

L'espai està comprés entre l'Avinguda Onze de Setembre, Avinguda Mossèn Jacint Verdaguer, Avinguda Santiga, Carrer de Poeta Maragall, Carrer de la Creueta, Camí del Cementiri, Carrer de Sant Isidre, Carrer de la Dona, carrer de la Mestra, Passeig de Can Taió, Carrer de la Teixidora, Carrer de Salvador Espriu i Avinguda Onze de Setembre.

HORARI D'APLICACIÓ

Horari continu de dilluns a divendres feiners de 7:00 a 20:00, tots els mesos de l'any

CALENDARI D'IMPLEMENTACIÓ: Fases, temps i efectes.

Implantació: 1 de desembre de 2025. Aplicació en tot l'àmbit de la ZBE FASE 1.
Moratòria de 3 mesos fins a l'inici de sancions.

Restriccions d'accés:

- A partir del 1 de desembre de 2025 a tots els vehicles sense distintiu ambiental.
- A partir del 1 de gener de 2028 a tots els vehicles amb distintiu ambiental "B" en cas d'episodi de contaminació de l'aire

Exempcions i autoritzacions temporals:

Detallades en l'annex II de la present ordenança.

ESTACIONAMENT

S'estableixen com a àrees d'estacionament regulat els següents aparcaments: Can Folguera, de l'Empedrat, del Nucli Antic i de Martí i Pol.

DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES:

Es mantenen les zones de càrrega i descàrrega existents:

- L'horari de regulació és els dies feiners de 8:00 a 20:00

L'accés estarà permès pels vehicles que compleixin les condicions establertes en la present ordenança

Els carrers inclosos dins d'aquest àmbit són els següents:

NOM VIALS
CARRER D'AMADEU VIVES
CARRER D'ÀNGEL GUIMERA
PASSATGE D'ÀNGEL GUIMERA
CARRER D'ANSELM CLAVÉ
CARRER D'AUSIÀS MARCH
CARRER DE BALMES
AVINGUDA DE BARCELONA
PASSATGE DE BARCELONA
CARRER DE BERENGUER D'ENTENÇA
CARRER D'ENRIC GRANADOS
PLAÇA DE CAN FOLGUERA
CARRER DE CRISTÓBAL COLÓN
CARRER DE LA DIBUIXANTA
CARRER DEL DOCTOR FERRAN
CARRER DEL DOCTOR FLEMING
CARRER DEL DOCTOR JOAN MIRÓ
CARRER DEL DOCTOR ROBERT
CARRER DEL DOCTOR TRUETA
CARRER DE FELIP PEDRELL
PASSEIG DE LA FLORIDA
PLAÇA DE FRANCESC MACIÀ
CARRER DE FREDERIC SOLER
CARRER DE GARCIA-NIETO
PASSATGE DEL GENERAL MORAGUES
CARRER DE GENÍS SALA
PASSATGE DE GENÍS SALA
CARRER D'IGNASI IGLESIAS
CARRER DE JOAN FIVELLER
CARRER DE JOAQUIM BLUME
CARRER DE JOAQUIM MALATS
CARRER DE JOSEP CARNER
PASSATGE DE JOSEP IRLA
CARRER DE JOSEP JARDI
CARRER DE JOSEP MARIA DE SAGARRA
CARRER DE LAIETA (Eulàlia Pous García "la Laieta")
CARRER DE LLEIDA
CARRER DE LA LLEVADORA
CARRER DE LLUÍS COMPANYYS
CARRER DE LLUÍS MILLET
PASSATGE DE LLUÍS MILLET
CARRER DE MARIA FORTUNY
CARRER DE MARTÍ COSTA
PLAÇA DE MIQUEL MARTÍ I POL
PASSATGE DE MONTJUÏC
CARRER DEL MONTSENY
CARRER DE MOSSÈN CAMIL ROSELL des de Joan Fiveller fins Avinguda Santiga

CARRER DE NARCÍS MONTURIOL
PLAÇA NOVA
CARRER DEL PARE RODÉS
CARRER DE PAU CASALS
CARRER DE PAU CLARIS
CARRER DE PABLO RUIZ PICASSO
CARRER DE PAU VILA
CARRER DE PEP VENTURA
CARRER DE LA PLANA D'EN PIPA
CARRER DEL POETA MARAGALL des d'Avinguda Santiga a Pep Ventura
CARRER DE POMPEU FABRA
CARRER DE PRAT DE LA RIBA
CARRER DE PUIG I CADAFALCH
CARRER DE RAFAEL DE CASANOVA
LA RAMBLA
CARRER DE RAMON D'ABADAL
CARRER DE RAMON CASAS
CARRER DE RAMON MUNTANER
PASSATGE DE RAMON PIRO I BELLET
PASSATGE DE LA RECTORIA
PLAÇA DE LA REPÚBLICA
CARRER DE ROGER DE LLÚRIA
CARRER DE LA ROSELLA
CARRER DE ROVIRA I VIRGILI
AVINGUDA DE SABADELL
PASSATGE DEL SAFAREIG
CARRER DE TIERNO GALVÁN
AVINGUDA DE SANTIGA des de Poeta Maragall fins Josep Jardí
CARRER DE SANT ANTONI
CARRER DE SANT ISIDRE des de Josep Jardí fins Anselm Clavé
CARRER DE SANT JOSEP
CARRER DE SANT LLORENÇ
CARRER DE SANT PAU
CARRER DE SANT RAMON
CARRER DE SANTA ISABEL
CARRER DE SANTA MARIA
CARRER DE TARRAGONA
CARRER DE LA VERGE DE MONTSERRAT des de Poeta Maragall fins Josep Jardí
CARRER DE VIDAL I BARRAQUER
PLAÇA DE LA VILA
PASSATGE DE VISTALEGRE
ROTONDA DE LA FONT
PASSATGE D'ANDREU NIN I PÉREZ
PASSATGE D'ANTONIO MACHADO
CARRER DE LES CAMÉLIES

<u>PASSATGE DE CATERINA ALBERT</u>
<u>PASSATGE DE CIPRIANO GARCÍA SÁNCHEZ</u>
<u>CARRER DEL CLAVELL</u>
<u>PASSATGE DE CLEMENTINA ARDERIU</u>
<u>PASSATGE DE FRANCESC FERRER I GUÀRDIA</u>
<u>PASSATGE DE FRANCESC LAYRET I FOIX</u>
<u>PASSATGE DE FEDERICA MONTSENY I MAÑÉ</u>
<u>PASSATGE DE GABRIEL FERRATER</u>
<u>CARRER DE LES GARDÈNIES</u>
<u>CARRER DEL GESSAMÍ</u>
<u>CARRER DELS GLADIOLS</u>
<u>CARRER DE L'IRIS</u>
<u>PASSATGE DE JOAN COROMINES</u>
<u>PASSATGE DE JOAN FUSTER</u>
<u>PASSATGE DE JOAN OLIVER</u>
<u>PASSATGE DE JOAN SALVAT PAPASSEIT</u>
<u>CARRER DE LES LILES</u>
<u>CARRER DEL LLIRI</u>
<u>CARRER DE LA MARGARIDA</u>
<u>PASSATGE DE MARIA AURÈLIA CAPMANY</u>
<u>PASSATGE DE MERCÉ RODOREDA</u>
<u>PASSATGE DE MIGUEL HERNÁNDEZ</u>
<u>PASSATGE DE MONTSERRAT ROIG</u>
<u>CARRER DEL NENÚFAR</u>
<u>PASSATGE DE PERE CALDERS</u>
<u>PASSATGE DE RAMON LLULL</u>
<u>CARRER DE LA ROSA</u>
<u>PASSATGE DE SALVADOR SEGUÍ I RUBINAT</u>
<u>"EL NOI DEL SUCRE"</u>
<u>CARRER DE SANTIAGO RUSIÑOL</u>
<u>PLAÇA DE FEDERICO GARCIA LORCA</u>
<u>CARRER D'EUGENI D'ORS</u>

FASE 2 DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS (ZBE FASE 2)

DENOMINACIÓ: ZBE FASE 2 SANTA PERPÈTUA DE MOGODA

ESPAI (PLÀNOL):



ESPAI (DELIMITACIÓ):

L'espai està comprés entre Avinguda de l'Estela Ibèrica, Passeig de Can Taió, Passatge del Safareig de Mas Costa, Carrer del Casal dels Mogoda, Avinguda set, Avinguda Sis, Carrer U, plaça Central, Avinguda Tres, Carrer Nou, Carrer Tretze, Avinguda Tres, Carrer Dotze, Avinguda de l'Estació, Carrer Catorze, Carrer C, Carrer Nou, Carrer U, Avinguda U, Carrer sis, Avinguda Tres.

HORARI D'APLICACIÓ:

Horari continu de dilluns a divendres feiners de 7:00 a 20:00, tots els mesos de l'any.

CALENDARI D'IMPLEMENTACIÓ:

Data d'implantació: A determinar
Restriccions d'accés: A determinar
Exempcions i autoritzacions temporals:
Detallades en l'annex II de la present ordenança.

ESTACIONAMENT

S'estableixen com a àrees d'estacionament regulat els següents aparcaments: de Mas Costa, de l'Estació.

DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Es mantenen les zones de càrrega i descàrrega existents:

- L'horari de regulació és els dies feiners de 8:00 a 20:00

L'accés estarà permès pels vehicles que compleixin les condicions establertes en la present ordenança.

Els carrers que conformen la Fase 2 de la ZBE són els següents:

NOM VIALS
CARRER A
PLAÇA ALTA
CARRER B (C.J. LA FLORIDA)
CARRER DE LA BARONIA
CARRER DEL BOSC DEL MIRAPEIX
CARRER C
CARRER DE CA N'ANDAL
CARRER DE CAN BOIRA
CARRER DE CAN MARXANT
CARRER DE CAN MIRÓ
CARRER DE CAN MURTRA Entre Casal dels Mogoda i avinguda disset
CARRER DE CAN SAGALÉS
AVINGUDA DE CANALIS
CARRER DEL CASAL DELS MOGODA
AVINGUDA CATORZE
CARRER CATORZE
PLAÇA CENTRAL
AVINGUDA CINC
CARRER CINC
PLAÇA DELS CINC CARRERS
AVINGUDA DEU
CARRER DEU
CARRER DINOU
AVINGUDA DISSET
CARRER DISSET
AVINGUDA DIVUIT
CARRER DIVUIT
AVINGUDA DOS
CARRER DOS
AVINGUDA DOTZE
CARRER DOTZE
AVINGUDA DE L'ESTACIÓ
PLAÇA DE L'ESTACIÓ
CARRER DE LA FONT DELS ARCS
CARRER DE LA FONT DELS JONCS
PASSATGE MAJOR
PASSATGE MENOR
AVINGUDA NOU
CARRER NOU
CARRER OEST
CARRER ONZE
AVINGUDA QUATRE
CARRER QUATRE
AVINGUDA QUINZE
CARRER QUINZE

<u>CARRER DEL SAFAREIG DE MAS COSTA</u>
<u>AVINGUDA SET</u>
<u>CARRER SET</u>
<u>AVINGUDA SETZE</u>
<u>CARRER SETZE</u>
<u>AVINGUDA SIS</u>
<u>CARRER SIS</u>
<u>PLAÇA TERMINAL</u>
<u>CARRER TRETZE</u>
<u>AVINGUDA U</u>
<u>CARRER U</u>
<u>AVINGUDA VUIT</u>



DESCRIPCIÓ DELS VEHICLES MÉS CONTAMINANTS I DELS VEHICLES QUE PODRAN ACCEDIR I CIRCULAR A LA ZBE

ANNEX II **DE L'ORDENANÇA MUNICIPAL REGULADORA** **DE LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS** **DE SANTA PERPÈTUA DE MOGODA**

1. VEHICLES MÉS CONTAMINANTS

La condició de vehicle més contaminant s'assoleix quan es compleixen els dos requisits següents:

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

Aquestes categories corresponen a la classificació establerta a l'annex I del Reglament UE 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, relatiu a l'homologació dels vehicles de dues o tres rodes i els quadricicles, i a la vigilància del mercat dels vehicles esmentats, i al Reglament UE 2018/858, de 30 de maig que deroga la Directiva 2007/46/CE, del Parlament i del Consell, de 5 de setembre, per la qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, sistemes, components i unitats tècniques independents destinats als dits vehicles.

Categoria L: Motos, ciclomotors, vehicles lleugers de 3 o 4 rodes

Categoria M: Vehicles per al transport de persones (Turismes, autobusos, autocars...). M1: Amb vuit places màxim, exclòs el conductor (turismes). M2: Amb més de vuit places (exclòs el conductor) i una MMA igual o inferior a 5 tones. M3: Amb més de vuit places (exclòs el conductor) i una MMA superior a 5 tones.

Categoria N: Vehicles per al transport de mercaderies (Furgonetes, Camions, etc.). N1: Amb una MMA igual o inferior a 3,5 tones. (Furgonetes). N2: Amb una MMA entre 3,5 i 12 tones. N3: Amb una MMA superior a 12 tones.

b) No tenir assignat cap distintiu ambiental segons la classificació dels vehicles a causa del potencial contaminant.

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

2. EXEMPCIONS A LES MESURES DE RESTRICCIÓ D'ACCÉS, CIRCULACIÓ I ESTACIONAMENT DE VEHICLES MÉS CONTAMINANTS A LA ZBE

1. No estan afectats per la restricció establerta en l'article 9.1 d'aquesta ordenança els vehicles més contaminants que pertanyin a alguna de les categories següents:

a) Vehicles dedicats al transport de persones amb mobilitat reduïda (VPMR).

Aquesta categoria inclou:

- i. Els vehicles els titulars dels quals tinguin reconegut un grau de discapacitat igual o superior al 33 % i superin el barem de mobilitat; o be que disposin de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat.
 - ii. 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 be que disposi de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat.
 - iii. Els vehicles per a us exclusiu de les persones no conductores que tinguin reconegut un grau de discapacitat igual o superior al 33 % o be que disposin de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat.
- b) Vehicles de serveis, que prestin serveis d'emergència i essencials, segons la definició continguda a l'article 5 de la present ordenança.
- 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 amb matrícula estrangera que compleixen els requisits tecnològics i d'emissions equivalents als distintius ambientals que emparen l'accés a la ZBE i que no estiguin identificats a la base de dades de la Direcció General de Trànsit.
2. Per gaudir de les exempcions establerta al paràgraf anterior cal, en qualsevol cas, que **el vehicle hagi estat inscrit en el Registre de Vehicles autoritzats**, en els termes i les condicions que s'estableixen en l'article 12 d'aquesta ordenança.

3. AUTORITZACIONS I MORATÒRIES PER L'ACCÉS, CIRCULACIÓ I ESTACIONAMENT A LA ZBE

1. **Podran obtenir autorització temporal per accedir, circular i estacionar a la ZBE de Santa Perpètua** de Mogoda les persones titulars dels vehicles més contaminants definits en l'apartat primer que pertanyin a alguna de les categories següents:

a) Vehicles que transportin persones diagnosticades de malalties que requereixen fer tractaments mèdics de manera periòdica en centres sanitaris ubicats dins la ZBE o bé persones diagnosticades de malalties que el seu domicili estigui dins la ZBE i requereixin tractaments mèdics periòdics en centres sanitaris de referència fora del límit de la ZBE. L'autorització temporal s'atorgarà per al període de temps que duri el tractament mèdic amb un màxim d'un any i exclusivament per als trasllats directament relacionats amb aquest tractament.

b) Vehicles que prestin un servei o activitat singular. S'inclouen en aquesta categoria:

- i. Vehicles especials previstos en l'apartat 4 de l'annex II de la present Ordenança i definits de conformitat amb l'annex II del Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles, que estableix la classificació dels vehicles per criteris d'utilització. L'autorització s'atorgarà per dos anys sempre que es mantinguin els requisits del vehicle i sens perjudici de les facultats del servei municipal competent de poder revisar la inscripció tenint en compte el compliment dels requisits i qualsevol modificació de l'Ordenança o de les disposicions normatives d'aplicació.
- ii. Vehicles amb autorització municipal específica per prestar servei en activitats singulars o esdeveniments extraordinaris a la via pública, com ara obres, ocupacions de la via pública o celebracions d'esdeveniments extraordinaris. L'autorització s'atorgarà per al nombre de dies que es presti l'activitat segons hagi establert l'autorització municipal.
- iii. Vehicles registrats a la Direcció General de Trànsit (d'ara endavant, la DGT) amb què els tallers autoritzats duguin a terme proves de circulació o proves dinàmiques. L'autorització s'atorgarà per al nombre de dies que durin les proves.
- iv. Vehicles per a ús agrícola. S'inclouen en aquesta categoria els vehicles d'ús agrícola que necessitin circular dins la ZBE per tal d'accedir als camps de conreu que els corresponguin. L'autorització s'atorgarà per dos anys sempre que es mantinguin les circumstàncies i els requisits del vehicle.

c) 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 la ZBE restringits d'acord amb el que s'estableix en aquesta Ordenança, constitueixen un instrument necessari per a l'exercici de l'activitat professional de la persona titular i aquesta li manquen com a màxim 5 anys de cotització per assolir l'edat legal de jubilació en el Règim Especial de Treballadors Autònoms (RETA), en el Règim General de la Seguretat Social, o en un altre règim alternatiu, de conformitat amb la legislació vigent. Aquesta autorització tindrà una vigència d'un any, sempre que es mantinguin les condicions de la persona sol·licitant i del vehicle, i es podrà renovar anualment per un període màxim de 5 anys.

d) Vehicles de persones amb rendes baixes, s'inclouen dins d'aquesta categoria tots els vehicles titularitat de persones que acreditin uns ingressos econòmics anuals de la seva unitat familiar inferiors a 2 vegades l'Indicador Públic de Renda d'Efectes Múltiples (IPREM), incrementat segons el nombre de membres de la unitat familiar de la manera següent:

Membres unitat familiar	IPREM
1 persona	2
2 persones	2,5
3 persones	2,9
4 persones	3,3
5 persones	3,7
6 persones o més	4

A efectes d'aquesta ordenança s'entén per unitat familiar la formada per una 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 càlcul 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 s'escau, els del cònjuge o la persona amb la qual mantingui una relació anàloga d'afectivitat (ingressos bruts que es corresponen amb la base imposable general de l'IRPF o a la capçalera d'imputacions aportada per l'AEAT). 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.

e) Vehicles amb destí a un taller mecànic ubicat a dins la ZBE. Els vehicles sense distintiu ambiental que tinguin com a origen/destí tallers de manteniment i reparació ubicats dins la ZBE, l'autorització s'atorgarà pel nombre de dies que es presti servei en el taller.

f) Vehicles històrics. Els vehicles considerats com a històrics segons la normativa vigent i la definició que consta en l'article 5 de la present ordenança. Aquests vehicles podran accedir i circular de manera esporàdica, i sempre que no se'n faci un ús habitual, per la ZBE. Aquesta autorització es prorrogarà anualment de forma automàtica.

2. **Podran obtenir una moratòria per accedir, circular i estacionar a la ZBE de Santa Perpètua** de Mogoda les persones titulars dels vehicles més contaminants definits en l'apartat primer que pertanyin a alguna de les categories següents:
 - a) Vehicles en moratòria per reposició: s'inclouen dins d'aquesta categoria tots 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. El període d'exempció serà com a màxim de 18 mesos.
 - b) Vehicles en moratòria que presten serveis de transport públic i col·lectiu de persones (categoria I): s'inclouen tots els vehicles encara que no tinguin etiqueta ambiental, quan prestin serveis de transport públic i col·lectiu, sempre i quan s'hagi aprovat un programa de renovació de flota. Aquests vehicles tenen un període d'exempció de 2 anys, que es pot ampliar fins a 2 anys més per motius degudament justificats.
 - c) Vehicles en moratòria que realitzen transport de mercaderies (categoria J) amb destí a la ZBE: s'inclouen dins d'aquesta categoria les furgonetes i els vehicles sense distintiu ambiental implicats en la distribució de mercaderies. Tenen un període màxim d'exempció de dos anys per als vehicles de la categoria N1 (amb pes brut fins a 3,5 tones) i de tres anys per als vehicles de les categories N2 (amb pes brut entre 3,5 i 12 tones)
 - d) Vehicles en moratòria que presten serveis municipals de llarga temporalitat: s'inclouen tots els vehicles que presten serveis municipals de llarga temporalitat que no tenen distintiu ambiental, sempre i quan s'hagi aprovat un programa de renovació de flota. Aquests vehicles tenen un període d'exempció de 2 anys, que es pot ampliar fins a 2 anys més per motius degudament justificats.
3. Per gaudir de les autoritzacions i moratòries previstos en els dos paràgrafs anteriors cal, en qualsevol cas, que **el titular del vehicle inscrigui el vehicle prèviament amb validesa al Registre de Vehicles autoritzats**.
4. A més de l'anterior, la persona titular del vehicle **ha de tramitar l'autorització corresponent davant el Registre de vehicles autoritzats** a les zones de baixes emissions, com a màxim 24 hores després del moment en 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 que hagi tingut lloc l'accés.

4. VEHICLES ESPECIALS

Vehicles que segons criteris d'utilització poden obtenir una autorització d'accés i circulació a la ZBE

Els vehicles que poden obtenir una autorització d'accés i circulació a la ZBE per la seva singularitat d'ús o constitució segons les condicions descrites en l'apartat 3.1.b.i) d'aquest annex, són 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	Dúmpers	Camió basculant de construcció molt reforçada, de gran maniobrabilitat i apte per a tot terreny	N2, N3
19	Bateria recipients	Vehicle destinat al transport de càrrega en un grup de recipients fixes amb sistema de connexió entre ells	N2, N3
22	Blindats	Vehicle destinat al transport de persones i/o mercaderies, de caixa tancada reforçada especialment amb un blindatge.	N1, N2, N3
27	Cisterna	Vehicle destinat al transport a granel de líquids o de gasos líquats	N2, N3
28	Cisterna isoterma	Cisterna construïda amb parets aïllants que permeten limitar els intercanvis de calor entre l'interior i l'exterior	N2, N3
30	Cisterna frigorífica	Cisterna isoterma proveïda d'un dispositiu de producció de fred individual o col·lectiu per a diversos vehicles de transport (grup mecànic de compressió, màquina d'absorció, etc.) que permet baixar la temperatura a l'interior de la cisterna i mantenir-la després de manera permanent en uns valors determinats	N2, N3
31	Cisterna calorífica	Cisterna isoterma proveïda d'un dispositiu de producció de calor que permet elevar la temperatura a l'interior de la cisterna i mantenir-la després a un valor pràcticament constant	N2, N3
47	RTV	Vehicle especialment condicionat per 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 electrògen	Vehicle dotat amb els elements necessaris per a la producció d'energia elèctrica	N2, N3

66	Bomba de formigonar	Vehicle autobomba especialment dissenyat per al moviment de formigó fluid	N3
67	Perforadora	Vehicle destinat a realitzar perforacions profundes a la terra	N2, N3
76	Reg asfàltic	Vehicle destinat a escampar i estendre sobre els diferents paviments betum asfàltic fluïdificat	N1, N2, N3
77	Pintabandes	Vehicle utilitzat per realitzar línies de senyalització en el sòl	N1, N2, N3
78	Llevaneus	Vehicle de motor destinat exclusivament a retirar la neu de les calçades i camins	N2, N3

2. MEMÒRIA ECONÒMICA

2.1. Cost de la Implantació de la ZBE

Per a la implantació de la ZBE, s'han hagut de redactar un estudi previ per a la sol·licitud de la subvenció, redacció del projecte, redacció del plec de condicions, contractació de la Direcció de les obres i contractació de la instal·lació de les càmeres i senyalització.

Les Despeses ha sigut les següents

	IMPORT sense IVA	Import inclòs IVA	Subvenció demanda i atorgada
Actuacions de DISSENY-Previsió	21.500,00 €	26.015,00 €	18.000,00 €
Estudi Tècnic preliminar	4.250,00 €	5.142,50 €	
Redacció Projecte implantació	6.950,00 €	8.409,50 €	
Assessorament per a la Redacció del Plec. Fase I	3.000,00 €	3.630,00 €	
TOTAL Actuacions de disseny	14.200,00 €	17.182,00 €	11.888,23 €
Actuacions d'IMPLANTACIÓ-Previsió	230.000,00	278.300,00 €	182.000,00 €
Materials i instal·lació de la Infraestructura de càmeres i senyalització	119.782,28 €	144.936,56 €	
Plataforma de Gestió	12.008,14 €	14.529,85 €	
Manteniment dades i vídeo. Supervisió, actualització i emmagatzematge de dades	25.676,07 €	31.068,05 €	
Direcció de les obres i CSS. Fase I	8.628,73 €	10.440,76 €	
Comunicació. Fase I	10.000,00 €	12.100,00 €	
TOTAL Actuacions d'Implantació Fase I	176.095,22 €	213.075,22 €	133.238,68 €
TOTAL DESPESES EXECUTADES	190.295,22 €	230.257,22€	
DESPESES PENDENTS EXECUTAR FASE II	111.125,43 €	134.461,77 €	
TOTAL IMPLANTACIÓ ZBE	301.420,65 €	364.718,99 €	

Els amidaments de les diverses partides de les despeses per a la implantació prevista en dues fases és la següent: El cost de la Fase I, és el real de la implantació; el de la Fase II, es el pressupost (PEM)

PARTIDA 1: Materials - Infraestructura de càmeres i senyalització	
PARTIDA 1.1: FASE I	
Concepte	Unitats
Càmera professional LPR amb 256 GB d'emmagatzematge local mínim.	17
Càmera professional Entorn amb detecció intel·ligent d'esdeveniments i visió sense llum, i 256 GB d'emmagatzematge local encriptat.	17
Kit de comunicacions: Router 4G + 12V 3A + CAIXA IP67 + rellotge + SPD 10Kv + commutador PoE	17
Kit d'enllumenat públic (bateria - carregador).	17
Senyals ZBE amb pal de tub de ferro galvanitzat, de secció rectangular de 120x60x3 mm, per al suport de senyalització vertical de ZBE informativa	27
Senyal de zona vigilada 500x250 mm, incloent instal·lació.	54

Sistema de mesurament d'aire professional (PM10 i NO2, velocitat i direcció del vent, nivell de soroll i pressió atmosfèrica)	5
Confecció de la documentació per sol·licitar autorització a la CCDVC de Sistemes de Seguretat Ciutadana i/o Control de Trànsit	33
Tràmits per sol·licitar la renovació de l'autorització de la CCDVC per la col·locació de càmeres	33
Subtotal PARTIDA 1.1	
PARTIDA 1.2 FASE II	
Concepte	Unitats
Càmera professional LPR amb 256 GB d'emmagatzematge local mínim.	8
Càmera professional Entorn amb detecció intel·ligent d'esdeveniments i visió sense llum, i 256 GB d'emmagatzematge local encriptat.	8
Kit de comunicacions: Router 4G + 12V 3A + CAIXA IP67 + rellotge + SPD 10Kv + commutador PoE (no requereix fibra òptica o wifi).	8
Kit d'enllumenat públic (bateria - carregador - convertidor). No requereix punt de llum específic de 230V 24h.	8
Senyals ZBE amb pal tub de ferro galvanitzat, de secció rectangular de 120x60x3 mm, per al suport de senyalització vertical de ZBE informativa	18
Senyal de zona vigilada, incloent instal·lació.	16
Sistema de mesurament d'aire professional (PM10 i NO2, velocitat i direcció del vent, nivell de soroll i pressió atmosfèrica)	5
Confecció de la documentació per sol·licitar autorització a la CCDVC de Sistemes de Seguretat Ciutadana i/o Control de Trànsit	16
Tràmits per sol·licitar la renovació de l'autorització de la CCDVC per la col·locació de càmeres	16
Subtotal PARTIDA 1.1	
Subtotal PARTIDA 1	

PARTIDA 2: Mà d'obra - Instal·lació de càmeres i senyalització	
PARTIDA 2.1: FASE I	
Concepte	Unitats
Instal·lació del sistema complet (càmeres, kit de comunicacions i kit d'enllumenat públic), connexió i posada en marxa del funcionament tècnic.	17
Subministrament i instal·lació caixa enllumenat PNZ+ fusibles. UTE 6A 10x38 GL-g>G per a protecció addicional + petit material. Completament instal·lada i funcionant correctament	17
Obra civil per a la instal·lació d'un pal de 3 m d'altura de tub d'acer galvanitzat, de secció rectangular de 120x60x3 mm, per al suport de senyalització vertical de ZBE, fixat a una base de formigó HM-20/P/20/X0.	27
Subtotal PARTIDA 2.1	
PARTIDA 2.2: FASE II	
Concepte	Unitats
Instal·lació del sistema complet (càmeres, kit de comunicacions i kit d'enllumenat públic), connexió i posada en marxa del funcionament tècnic.	8
Subministrament i instal·lació caixa enllumenat PNZ+ fusibles. UTE 6A 10x38 GL-g>G per a protecció addicional + petit material. Completament instal·lada i funcionant correctament	8
Obra civil per a la instal·lació d'un pal de 3 m d'altura de tub d'acer galvanitzat, de secció rectangular de 120x60x3 mm, per al suport de senyalització vertical de ZBE, fixat a una base de formigó HM-20/P/20/X0.	8
Obra civil FASE II. Amb obertura i tancament de rasa en vorera de panot, muntatge bàcul.	1
Subtotal PARTIDA 2.2	
Subtotal PARTIDA 2	

PARTIDA 3: Plataforma de gestió i manteniment	
PARTIDA 3.1: FASE I	
Concepte	Unitats
Desenvolupament de la plataforma Smartcity Municipal, ZBE Ciutadà, Permisos autoritzats y Gestió de Sancions. Desenvolupament de la comunicació amb la plataforma Smart Region de la Diputació de Barcelona (Diba) per a la integració de dades.	1
Connexió de la Plataforma Smartcity, formació i manteniment anual;	
Tarifa de dades: 4G/5G tarifa plana de Movistar/ Orange/ Vodafone amb VPN privada en el router, Servei M2M (2 anys)	34
Supervisió i Manteniment: Inclou detecció de fallades preventiva, suport a la policia i solució d'averies "in situ". (2 anys)	34
Actualització tecnològica: Inclou garantia il·limitada i reposició de productes de maquinari. (2 anys)	34
Emmagatzematge: Programari en servidors segurs + emmagatzematge a la núvol, amb actualitzacions gratuïtes de l'aplicació. (2 anys)	34
Subtotal PARTIDA 3.1	
PARTIDA 3.2: FASE II	
Concepte	Unitats
Tarifa de dades: 4G/5G tarifa plana de Movistar/ Orange/ Vodafone amb VPN privada en el router, Servei M2M	16
Supervisió i Manteniment: Inclou detecció de fallades preventiva, suport a la policia i solució d'averies "in situ".	16
Actualització tecnològica: Inclou garantia il·limitada i reposició de productes de maquinari.	16
Emmagatzematge: Programari en servidors segurs + emmagatzematge a la núvol, amb actualitzacions gratuïtes de l'aplicació.	16
Subtotal PARTIDA 3.2	
Subtotal PARTIDA 3	

2.2. Impacte pressupostari i econòmic

Afectació sobre 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 proposta del Projecte per la Implantació de la ZBE a Santa Perpètua de Mogoda, en principi 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 ja que no preveu cap nou concepte d'ingrés tributari o no tributari.

EL IVTM té com a fet imposable la titularitat dels vehicles i no la circulació dels mateixos, com es desprèn literalment de la regulació continguda a l'article 92 TRLHL. En efecte, com disposa aquest precepte "1. *El Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica es un tributo directo que grava la titularidad de los vehículos de esta naturaleza, aptos para circular por las vías públicas, cualesquiera que sean su clase y categoría.* 2. *Se considera vehículo apto para la circulación el que hubiera sido matriculado en los registros públicos correspondientes y mientras no haya causado baja en éstos. A los efectos de este impuesto también se considerarán aptos los vehículos provistos de permisos temporales y matrícula turística*". Val a dir que, l'Ajuntament no ostenta dins del seu limitat poder tributari, capacitat per modificar un element essencial del tribut, com és el fet imposable.

D'altra banda, cal tenir en compte que la regulació de la ZBE proposada comporta efectes no només sobre vehicles que tinguin el seu domicili fiscal a Santa Perpètua de Mogoda, sinó a d'altres municipis, fins i tot de fora de l'àmbit territorial de Santa Perpètua de Mogoda, quedant fora de l'abast d'aquest anàlisi.

També s'ha de considerar aquí determinades decisions de política fiscal municipal, com ara l'aplicació de les bonificacions de caràcter ambiental i el seu impacte en la recaptació de l'impost, amb l'empara de l'habilitació legal que conté l'article 95.6 TRLHL, segons el qual *"6. Las ordenanzas fiscales podrán regular, sobre la cuota del impuesto, incrementada o no por la aplicación del coeficiente, las siguientes bonificaciones: a) Una bonificación de hasta el 75 por ciento en función de la clase de carburante que consume el vehículo, en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medio ambiente. b) Una bonificación de hasta el 75 por ciento en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente"*.

Així, en ús d'aquesta habilitació legal, l'article 5 de l'Ordenança Fiscal "ORDENANÇA FISCAL 2.1 IMPOST SOBRE VEHICLES DE TRACCIÓ MECÀNICA", relativa a l'impost sobre els vehicles de tracció mecànica estableix les bonificacions per a diferents tipus de vehicles.

- a) Segons si es cataloguen com a vehicles històrics, d'acord amb el RD 892/2024, de 10 de setembre, pel que s'aprova el Reglament de vehicles històrics.
- b) Segons la seva contaminació, d'acord amb les característiques dels vehicles classificats a l'apartat e) de l'annex II del Reglament General de Vehicles.

No es preveu que la implantació de la ZBE repercuteixi en un augment o disminució dels imports recaptats per l'IVTM a curt termini, ja que està prevista una exempció pels vehicles sense etiqueta ambiental que paguen l'IVTM durant 2 anys des de l'aprovació de l'ordenança. Només l'increment de substitució de vehicles sense etiqueta o amb etiqueta B i C per vehicles amb etiqueta ECO o 0, els quals presenten una bonificació en l'IVTM, repercutiria en una baixada d'ingressos. Però tampoc es pot preveure a mig termini doncs aquestes bonificacions es poden modificar segons l'evolució del parc de vehicles.

A part dels ingressos provinents de l'IVTM, també es poden incloure els ingressos de les possibles taxes municipals aprovades en les ordenances fiscals per a les autoritzacions dels vehicles amb excepcions o autoritzats.

Afectació sobre ingressos no tributaris

L'aprovació de la proposta d'ordenança pot tenir impacte en els ingressos no tributaris municipals, atès que l'aplicació de les limitacions que s'hi estableixen comporta un règim sancionador per assegurar-ne la seva efectivitat.

La comissió de les sancions tipificades per l'incompliment d'accés a la ZBE està tipificada com a una sanció greu d'acord amb l'article 15 del Reial Decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions:

"En cas que no es respectin les restriccions d'accés, circulació i estacionament derivades de la ZBE, conducta constitutiva de la infracció tipificada com a greu a l'article 76 z3) del 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, és aplicable el règim sancionador previst al títol V de la dita norma."

L'article 76 z3) del 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:

"z.3) No respectar les restriccions de circulació derivades de l'aplicació dels protocols davant episodis de contaminació i de les zones de baixes emissions."

L'article 80 del 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:

“1. Les infraccions lleus se sancionen amb una multa de fins a 100 euros; les greus, amb una multa de 200 euros, i les molt greus, amb una multa de 500 euros. No obstant això, les infraccions que consisteixin a no respectar els límits de velocitat se sancionen en la quantia prevista a l'annex IV.”

Per poder realitzar una previsió ajustada del seu impacte recaptatori caldria preveure el nivell d'infraccions comeses per a cada tipificació, d'acord amb el que s'estableix al text de l'OZBE. S'ha de tenir en consideració que la proposta que tots els vehicles sense etiqueta ambiental puguin entrar fins a 24 vegades a l'any sense generar denúncia, redueix en gran mesura els expedients sancionadors.

Afectació en les despeses d'implantació de la ZBE:

El cost de la implantació de la ZBE, és de **355.271,65** IVA inclòs (les dues fases, executada exclusivament la primera fase), dels quals 200.000 € venen subvencionats la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya.

Afectació en les despeses de gestió de la ZBE:

El pressupost municipal que es destina a les despeses de gestió de la ZBE ha d'englobar-se dins el pressupost ordinari de l'Ajuntament de Santa Perpetua de Mogoda. Implica contractació de personal específic per informar i gestionar els vehicles autoritzats, així com unes despeses de manteniment de software i hardware:

- a) Personal especialitzat en informar sobre la ZBE.
- b) Personal dedicat a registrar vehicles autoritzats per exempcions i autoritzacions.
- c) Empreses subcontractades per mantenir el software de la ZBE.
- d) Empreses subcontractades per mantenir el hardware de la ZBE.
- e) Personal dedicat a denunciar (policies).
- f) Personal dedicat a explotar les dades de la ZBE.

Es recomana substituir les despeses ocasionades per el punt b) per un conveni amb l'ATM i que el registre d'autoritzats es realitzi de manera global per a tot Catalunya. En aquest cas, la despesa de l'Ajuntament seria el pagament de les despeses proporcionals a l'ATM.

Durant els 2 primers anys, no hi ha despesa de manteniment de software ni hardware, ja que està inclosa dins dels costos d'implantació.

Balanç econòmic entre ingressos i despeses originades per la ZBE

Ingressos:

- IVTM (no es contempla un augment o decrement amb la introducció de la ZBE), a excepció de les bonificacions per substitució de vehicles vells per nous amb etiqueta ECO o 0.
- TAXES per autoritzacions i excepcions, seran les que estiguin contemplades a les ordenances fiscals de cada any.
- Sancions (només els vehicles sense etiqueta ambiental de fora Santa Perpetua de Mogoda que entren més de 24 cops l'any).

Despeses:

- D'implantació. Un 69 % Subvencionades per la Generalitat de Catalunya
- De gestió: Personal dedicat i manteniment de software i hardware.
 - Tarifa de dades: 4G/5G amb VPN privada en router, per dades i video: 193,82 €/ut/any
 - Supervisió i manteniment: Inclou detecció de fallades preventiva, suport a la policia i solució d'averies "in situ": 119,99 €/ut/any
 - Actualització tecnològica: inclou garantia il·limitada i reposició de productes de maquinari: 120,49 €/ut/any
 - Emmagatzematge: Programari en servidors segurs + emmagatzematge al núvol, amb actualitzacions gratuïtes de l'aplicació: 157,64€/ut/any

Inversions europees

El Pla de recuperació per a Europa té per objectiu transformar els reptes derivats de la pandèmia en una oportunitat per impulsar la transició ecològica i la transformació digital. Amb aquesta finalitat, les institucions europees han creat l'instrument Next Generation EU (NGEU), amb 750.000 milions d'euros, per finançar projectes transformadors.

L'Ajuntament de Santa Perpetua de Mogoda ha rebut una subvenció per valor de **782.533,51 €** en la primera convocatòria del Programa d'ajudes als municipis per a la implantació de zones de baixes emissions i la transformació digital i sostenible del transport urbà, en el marc del pla de recuperació, transformació i resiliència: Execució de les obres dels eixos cívics i comercials al Centre Històric i l'execució d'una parcament dissuasiu del Centre Històric. I en la segona convocatòria ha rebut un import de **1.039.960,00 €**: per a la eliminació de barreres arquitectòniques i millora de l'accessibilitat a peu al Barri de La Florida. Totes elles són mesures que actuen de complement a la ZBE per implementar-la amb èxit.

Es considera que les actuacions complementàries a la ZBE, que fomenten la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic, no són despeses imputades directament al funcionament de la ZBE ja que generen un benefici públic per elles mateixes independentment de la existència o no de la ZBE.

2.3. Anàlisis de les conseqüències de la implantació de la ZBE en la competència

Respecte les restriccions que s'esperen pel sector del transport de mercaderies, es contempla que els vehicles de tracció mecànica corresponents a les categories N2 i N3 que acreditin la compra d'un vehicle de motor nou, podran circular de forma excepcional per la ZBE durant un període de temps determinat. Petits comerciants o particulars que siguin propietaris d'un vehicle amb aquestes característiques, es veuran beneficiats per la moratòria però a la vegada impulsats a renovar la flota o replantejar la seva mobilitat per tal de tendir cap a un model de transport més sostenible. No es preveu per tant, cap efecte sobre el mercat de la competència degut a que, durant els primers anys de l'aplicació de la ZBE, tindran la possibilitat de continuar circulant si compleixen una de les dues condicions prèviament descrites. A més, les ajudes estatals a la renovació més el propi estalvi dels nous vehicles (menor consum) i la reducció dels costos de manteniment permeten amortitzar la inversió en un període reduït.

Poden veure's afectats els comerciants de la zona, no en el sentit d'obtenció i enviament de mercaderies, que ja s'ha vist que es donen exempcions en aquest aspecte, sinó per la possible baixada de clients provinents de fora del municipi. No obstant això, cal remarcar que la pacificació del trànsit al centre i l'increment d'espais per modes de transport sostenibles, tindran un efecte

positiu en les vendes dels comerços. Segons un article de la revista FORBES¹ publicat el 8 de març de 2019, amb títol “Closing Madrid Central to cars resulted in 9,5% boost to retail spending, finds bank analysis”, en el que es fa referència a dos estudis fets un pel BBVA i l'altre per l'Ajuntament i el Banc de Madrid, les vendes al detall van incrementar un 9,5% degut a la restricció de circulació per la zona central de Madrid².

Finalment, dir que els vehicles que no paguin l'IVTM a Santa Perpetua de Mogoda i les persones que vulguin accedir des d'altres municipis fins a la ZBE i que degut a les restriccions no puguin fer-ho, hi ha a la seva disposició un ventall ampli d'aparcaments dissuasius, a unes distàncies competitives per fer el últim tram a peu o bicicleta. A la vegada, remarcar que els àmbits de la ZBE en cadascuna de les fases, permeten fer els itineraris a peu, sobretot en la primera de nord a sud i d'est a oest inferiors als 20 minuts.

És per això que es considera que en els comerços de la ZBE no s'esperen grans impactes ni negatius ni positius a curt termini, però sí que es poden esperar de positius a llarg termini amb una millora de les condicions de la mobilitat sostenible.

2.4. Conseqüències de la implantació de la ZBE per els grups socials de major vulnerabilitat

La implantació de la Zona de Baixes Emissions no afecta de manera notable als grups socials de major vulnerabilitat ja que, degut a la moratòria, els ciutadans que paguen el IVTM (impost de circulació) a la ciutat de Santa Perpetua de Mogoda en l'any d'aprovar-se l'ordenança de la ZBE i disposin d'un vehicle sense etiqueta ambiental, no es veuen afectats per les restriccions d'accés a la ZBE.

A més, l'àmbit de la ZBE, al ser en una de les zones més densament poblades del municipi i de l'entorn, compta amb una xarxa de transport públic que possibilita l'arribada des de qualsevol part del municipi. Els canvis per afavorir una mobilitat més sostenible, tals com serien l'ampliació dels km de carrils bici, la pacificació i reducció del trànsit o els canvis en l'espai públic, fan encara més òptima la mobilitat dintre de la ZBE.

Tot i així, la ZBE compta amb diversos aparcaments de gran capacitat en el seu perímetre per tal d'afavorir la intermodalitat i la connexió amb el centre.

La possibilitat de que qualsevol vehicle sense etiqueta ambiental pugui entrar fins a 24 vegades a l'any dins la ZBE també facilita que les persones que disposin d'un vehicle sense etiqueta ambiental i que pertanyin als grups socials de major vulnerabilitat, no estiguin obligats a canviar el seu vehicle per un de més nou, en cas que no puguin utilitzar altres mitjans de mobilitat més sostenible.

¹<https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2019/03/08/closing-central-madrid-to-cars-resulted-in-9-5-boost-to-retail-spending-finds-bank-analysis/?sh=33dab6c555a7>

² <https://diario.madrid.es/wp-content/uploads/2019/01/MC-gastos-navidad-DEF.pdf>

ANNEX 3 - PROJECTE TÈCNIC
IMPLANTACIÓ DE LA ZONA DE BAIXES
EMISSIONS AL MUNICIPI DE
SANTA PERPÈTUA DE MOGODA



AJUNTAMENT DE
SANTA PERPÈTUA
DE MOGODA

ÍNDEX

Índex de taules	3
Índex de il·lustracions	4
Índex de gràfics	4
1. MEMÒRIA TÈCNICA	5
1.1 ANTECEDENTS	5
1.2 OBJECTE DEL PROJECTE	5
1.3 TITULAR DE LA INSTAL·LACIÓ	6
1.4 TÈCNIC PROJECTISTA	6
1.5 NORMATIVA ZONES DE BAIXES EMISSIONS I ALTRES	6
1.6 ÀMBIT TERRITORIAL	7
1.7 JUSTIFICACIÓ DE LA SOLUCIÓ ADOPTADA	7
1.7.1 Anàlisi de la situació actual	9
1.7.2 Proposta d'actuació	12
1.7.3 Resultats esperats i indicadors de seguiment	15
1.8 DESCRIPCIÓ DE LA SOLUCIÓ TÈCNICA	17
1.8.1 Infraestructura de càmeres de lectura de matrícula	19
1.8.1.1 Components de la instal·lació	29
1.8.2 Delimitació i senyalització de la ZBE	34
1.8.3 Sistema de gestió integrada de la ZBE	36
1.8.3.1 Reconeixement de matrícules i funcionalitats específiques	42
1.8.3.2 Control d'infraccions i la gestió de sancions	43
1.9 PLA TEMPORAL D'EXECUCIÓ	44

Índex de taules

Taula 1: Mobilitat urbana i de connexió per tipus de xarxa (veh km/any). Font: PMUS.....	10
Taula 2: Consum d'energia final (tep/any) i distribució de les emissions de CO2 (tones/any) per xarxes, any 2021. Font: PMUS.....	10
Taula 3: Distribució de les emissions de contaminants (kg/any) per 2021. Font : PMUS	11
Taula 4: % de parc mòbil afectat per la restricció respecte al total del parc mòbil del municipi.....	15
Taula 5: % d'impacte de la ZBE	15
Taula 6: Resultats esperats.....	16
Taula 7: Ubicació proposada de les càmeres de control de trànsit.....	24
Taula 8: Descripció tasca d'obra civil.....	28
Taula 9: Característiques càmeres de reconeixement de matrícules tipus LPR.....	29
Taula 10: Característiques càmeres de trànsit tipus DOMO	30
Taula 11: Característiques caixa	31
Taula 12: Característiques bateria.....	31
Taula 13: Característiques carregador.....	32
Taula 14: Característiques router	33
Taula 15: Coordenades ubicació proposada de senyalització de la ZBE.....	¡Error! Marcador no definido.
Taula 16: Característiques generals i funcionals de la plataforma SmartCity proposada	42

Índex de il·lustracions

Il·lustració 1: Zones implantació ZBE	6
Il·lustració 2: Àrees censals del municipi	7
Il·lustració 3: Implementació d'una ZBE. Font: PMUS	13
Il·lustració 4: Mapa de soroll del municipi	14
Il·lustració 5: Oferta d'aparcament al municipi	18
Il·lustració 6: Ubicació de les càmeres de control de trànsit en la Fase I i proposta d'ubicació de la Fase II	19
Il·lustració 7: Delimitació de la ZBE	25
Il·lustració 8: Caixa amb càmeres i kit d'enllument públic	26
Il·lustració 9: Detall de fixació de la caixa	26
Il·lustració 10: Exemples de senyals de zona vigilada	27
Il·lustració 11: Senyalització de la ZBE	34
Il·lustració 12: Ubicació proposada de senyalització de la ZBE	35
Il·lustració 13: Captures de la plataforma de gestió	38
Il·lustració 14: Programació del projecte	84

Índex de gràfics

Gràfic 1: Distribució de les emissions de CO2 (tones/any) per xarxes, any 2021. Font: PMUS	10
Gràfic 2: Distribució de les emissions de contaminants (kg/any) per 2021. Font : PMUS	11
Gràfic 3: Valors mitjans i màxims diari de NO2 (2019-2021). Font: PMUS	11
Gràfic 4: Valors mitjans i màxims diari de PM10 (2019-2021). Font: PMUS	12

1. MEMÒRIA TÈCNICA

1.1 ANTECEDENTS

La Junta de Govern Local de data 9 de gener de 2024 va aprovar inicialment el Projecte executiu d'instal·lació de la zona de baixes emissions al municipi de Santa Perpètua de Mogoda (Exp. Núm. 2023/00012149A).

Aquest projecte va estat redactat per José Adsua Franch, de l'empresa AUDITESA.

El projecte va està sotmès al tràmit d'informació pública pel termini de 30 dies hàbils, mitjançant publicació d'anunci al BOP de data 6 de febrer de 2024, e-taulell i a la web municipal.

No es van presentar al·legacions durant la informació pública i va quedar aprovat definitivament en data 21 de març de 2024.

Les obres es van adjudicar a l'empresa SOLFIX ENGINEERING, SL. En data 24 de març de 2025 es van inicial la instal·lació de les càmeres. Durant la instal·lació es van realitzar modificacions en la situació de les càmeres i la incorporació de més càmeres per al control dels vehicles.

1.2 OBJECTE DEL PROJECTE

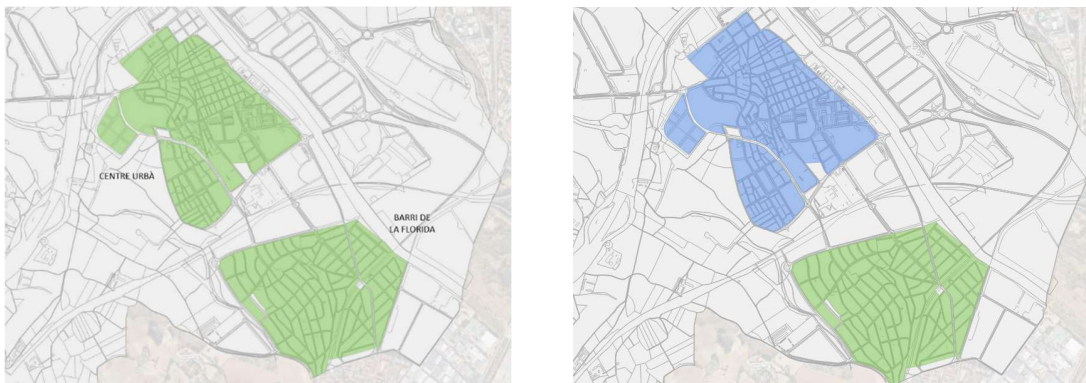
L'objecte d'aquest projecte és la definir la Zones de Baixes Emissions, ZBE d'ara endavant, al municipi de Santa Perpètua de Mogoda i la modificació respecte al projecte aprovat al 2024.

La massiva utilització de combustibles fòssils és la principal causa de l'escalfament global del planeta, però també de la mala qualitat de l'aire que respirem a les nostres ciutats. La mobilitat, en el seu conjunt, és un dels sectors que més contribueix al consum de combustibles fòssils. A Santa Perpètua de Mogoda, municipi amb un elevat ús del vehicle, presència de polígons industrials i trànsit de pas important, es generen problemes de contaminació atmosfèrica, soroll i congestió de les vies públiques.

En aquest context, es considera necessària la implantació de la ZBE al municipi, que s'alinea amb els objectius i les propostes del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible - PMUS de l'Ajuntament. A través de la ZBE es busca reduir les emissions contaminants i millorar la qualitat de l'aire, així com fomentar l'ús de formes de transport més sostenibles com el transport públic, la bicicleta o el vianant. Amb aquesta iniciativa, s'aspira a crear un entorn més saludable, sostenible i amable per als veïns de Santa Perpètua de Mogoda.

La delimitació de la ZBE s'han realitzat tenint en compte l'origen i destí dels desplaçaments sobre els que s'ha considerat necessari intervenir.

La modificació que s'ha realitzat respecte al projecte inicial, és la inclusió del carrer Verge de Montserrat entre els carrers de Poeta Maragall i Amadeu Vives, en la Zona de Baixes Emissions.



Il·lustració 1: Projecte inicial i actual. Zones implantació ZBES

1.3 TITULAR DE LA INSTAL·LACIÓ

Titular	Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda	 AJUNTAMENT DE SANTA PERPÈTUA DE MOGODA
Direcció	Plaça de la Vila, 5, 08130 Santa Perpètua de Mogoda, Barcelona	
C.I.F.	P0826000B	

1.4 TÈCNIC PROJECTISTA

El Projecte Tècnic va estat redactat per José Adsua, amb número de col·legiat 1781 pel Col·legi Oficial d'Enginyers Agrònoms de Llevant. La modificació del projecte ha estat realitzat pels Serveis Urbans, Mobilitat i Canvi Climàtic de l'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda.

1.5 NORMATIVA ZONES DE BAIXES EMISSIONS I ALTRES

La següent normativa, sense caràcter limitant, s'aplica al contracte:

- Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.
- RD 11052/2022, de 27 de desembre, per el que es regulen les zones de baixes emissions.
- Llei Orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de Protecció de Dades Personals i garantia dels drets digitals.
- Ordre TMA/892/2021, de 17 d'agost, per la qual s'aproven les bases reguladores per al Programa d'ajudes a municipis per a la implantació de zones de baixes emissions i la transformació digital i sostenible del transport urbà, en el marc del Pla de Recuperació,

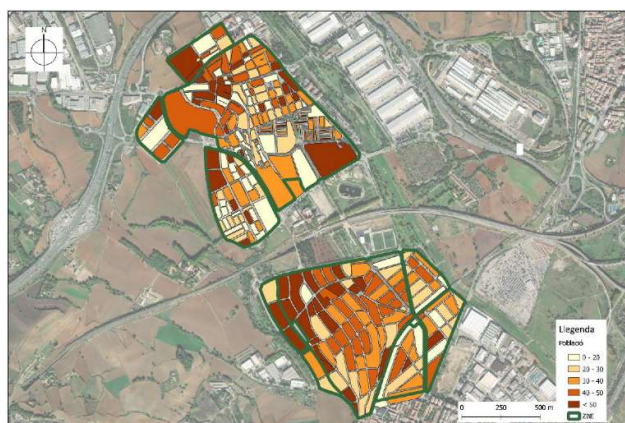
Transformació i Resiliència, i s'aprova i publica la convocatòria corresponent a l'exercici 2021

1.6 ÀMBIT TERRITORIAL

L'àmbit territorial és el terme municipal de Santa Perpètua de Mogoda amb una extensió de 15,83km². Aquesta àrea geogràfica serà el marc d'aplicació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) que es vol implantar. Dins d'aquest terme municipal, es desenvoluparan les mesures i les restriccions per a la millora de la qualitat de l'aire i la reducció de les emissions contaminants.

S'implantaràn dues Zones de Baixes Emissions amb una superfície total de 1,841km², el que representa el **27,56%** de la trama urbanitzable del municipi i el 70,43% del que representa el nucli urbà on resideix la major part de la població. La primera zona de la ZBE engloba el nucli urbà de Santa Perpètua, ubicat al nord, i la segona el barri de La Florida, que concentra gran part de la població del municipi. Mentre al nord predominen els habitatges plurifamiliars, al sud la configuració segueix més el principi de ciutat-jardí, amb cases unifamiliars. Això genera una important diferència de densitats entre barris.

La totalitat de les dues àrees engloben el **30%** de les parcel·les urbanes del municipi i més del 70% del que es considera nucli urbà, on hi resideix la majoria de la població. Concretament, tres de cada quatre residents al municipi (el 76%) es troben dins de la Zona de Baixes Emissions definida. A l'interior de la ZBE, s'estima que hi resideixen 19.001 habitants segons la intersecció entre les dades censals i l'àrea proposada de ZBE mitjançant l'ús d'eines d'informació geogràfica.



Il·lustració 2: Àrees censals del municipi

1.7 JUSTIFICACIÓ DE LA SOLUCIÓ ADOPTADA

L'Ajuntament té un fort compromís amb la preservació del medi ambient i la sostenibilitat. Els tècnics municipals han estat treballant durant molts anys per convertir el municipi en un entorn segur i sostenible. Aquest compromís es reflecteix en la implementació de polítiques i mesures que promouen pràctiques respectuoses amb el medi ambient, l'adopció de tecnologies netes i la cerca de solucions innovadores per minimitzar l'impacte ambiental.

L'objectiu és crear un entorn urbà que proporcioni qualitat de vida als ciutadans i garanteixi la protecció i conservació dels recursos naturals per a les generacions futures.

Santa Perpètua pertany a la Zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric pel que fa al contaminant de partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres tal com indica l'article 1.2 del Decret 226/2006. A més, el municipi es declara Zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric pel contaminant de diòxid de nitrogen d'acord l'Acord de Govern 82/2012.

Des del 27/11/2008 Santa Perpètua de Mogoda forma part del (EU Covenant of Mayors for Climate & Energy) i disposa d'un Pla d'Acció d'Energia Sostenible aprovat i en vigor. En línia amb les propostes contingudes al PAES, el 25 de gener de 2024 ha aprovat definitivament el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Santa Perpètua de Mogoda i l'Estudi Ambiental Estratègic. El PMUS és un document fonamental que s'emmarca dins de la Llei 9/2003 del 13 de juny de la mobilitat, per configurar estratègies de mobilitat sostenible al municipi. Dins de les propostes del PMUS¹ s'inclou també la implantació d'una ZBE al municipi. Aquest document té com a objectiu millorar la mobilitat urbana, reduir l'impacte ambiental i promoure formes de transport més sostenibles com el transport públic, la bicicleta o el vianant. La implantació d'una ZBE té com a finalitat restringir l'accés de vehicles contaminants a certes àrees del municipi, fomentant així l'ús de vehicles elèctrics o menys contaminants i millorant la qualitat de l'aire i la salut dels ciutadans. A través del PMUS i la ZBE, es busca promoure un model de mobilitat més sostenible i contribuir a la lluita contra el canvi climàtic.

La Llei 7/2021 de 20 de maig de Canvi Climàtic i Transició energètica determina que totes les ciutats de més de 50.000 habitants han d'establir zones de baixes emissions urbanes com mesura essencial per a la millora de la qualitat de l'aire i, en conseqüència, per aconseguir un ambient més saludable per a la ciutadania i les de més de 20.000 habitants que estiguin per sobre d'uns paràmetres de contaminació. Santa Perpètua de Mogoda té una població de 25.936 habitants, segons els dades de l'IDESCAT de 2024. A més, el 18 de març de 2022, l'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda es va sumar a l'Acord per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a Catalunya que preveu que tots els municipis de més de 20.000 habitants, entre ells Santa Perpètua, abans d'acabar l'any 2025 hauran de tenir zona de baixes emissions (ZBE).

Amb aquest objectiu es va sol·licitar i se li va concedir una subvenció al Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural ACC/1441/2022 de 2 de maig, per la qual es convoquen les subvencions als ens locals de Catalunya per al disseny i la implantació de zones de baixes emissions per als anys 2022, 2023, 2024 i 2025, publicada al DOGC el 24 de maig de 2022².

¹El PMUS vigent es va aprovar el 27/03/2014. <https://www.staperpetua.cat/menu-principal/serveis/territori-i-medi-ambient-1/mobilitat-i-transport-1/pla-de-mobilitat-urbana-1/pla-de-mobilitat-urbana>. En l'actualitat el nou PMUS està aprovat provisionalment i en fase d'aprovació definitiva.

²[https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/sede_electronica/subvenciones_prtr/2022-05-20_orden_concesion_ayudas_primera_convocatoria_prtr_eell_\(f\).pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/sede_electronica/subvenciones_prtr/2022-05-20_orden_concesion_ayudas_primera_convocatoria_prtr_eell_(f).pdf)

1.7.1 Anàlisi de la situació actual

Santa Perpètua de Mogoda és un municipi amb un alt ús de cotxes i, a més, amb un trànsit de pas elevat a causa de la seva situació estratègica de comunicació a Catalunya, connectant el Vallès amb Barcelona i amb un alta presència d'indústria. Per tant, l'ús intens de vehicles, sobretot privats, genera un impacte negatiu en el municipi.

Per comprendre millor la situació inicial relativa a l'impacte mediambiental del desenvolupament de la mobilitat al municipi, s'analitza el contingut del PMUS - Pla de Mobilitat Urbana Sostenible³, que representa un document bàsic per configurar estratègies de mobilitat sostenible al municipi. En aquest document s'analitza de manera detallada el trànsit de vehicles i el seu impacte ambiental en termes de consum i emissions contaminants, en funció de diferents tipus de xarxes.

- **Xarxa urbana amb velocitat de 30 km/h:** inclou les vies de caràcter urbà.
- **Xarxa de connexió amb velocitat de 60 km/h:** inclou les carreteres com la B-140 o la C-59 i el 50% de la mobilitat de connexió fora del terme municipal, aquella que circula per carreteres convencionals.
- **Xarxa d'alta capacitat amb velocitat de 120 km/h:** inclou el tram urbà de l'AP-7 i el 50% de la mobilitat de connexió fora del terme municipal, la que circula per vies d'alta capacitat.

Cal destacar que les dades utilitzades en l'anàlisi fan referència a l'any 2021. Actualment, s'han modificat lleugerament els límits de velocitat en alguns trams de carretera. Per exemple, el tram que passa per Santa Perpètua de la C-59 té una velocitat de 80 km/h, no de 60 km/h, i el tram de Santa Perpetua de l'AP-7 està limitat a 100 km/h, no a 120 km/h.

A continuació, es mostra la taula amb la taxa de quilòmetres anuals per vehicle a les diferents xarxes, tenint com a referència l'any 2021:

³ El PMUS vigent es va aprovar el 27/03/2014. <https://www.staperpetua.cat/menu-principal/serveis/territori-i-medi-ambient-1/mobilitat-i-transport-1/pla-de-mobilitat-urbana-1/pla-de-mobilitat-urbana>. En l'actualitat el nou PMUS està aprovat provisionalment i en fase d'aprovació definitiva

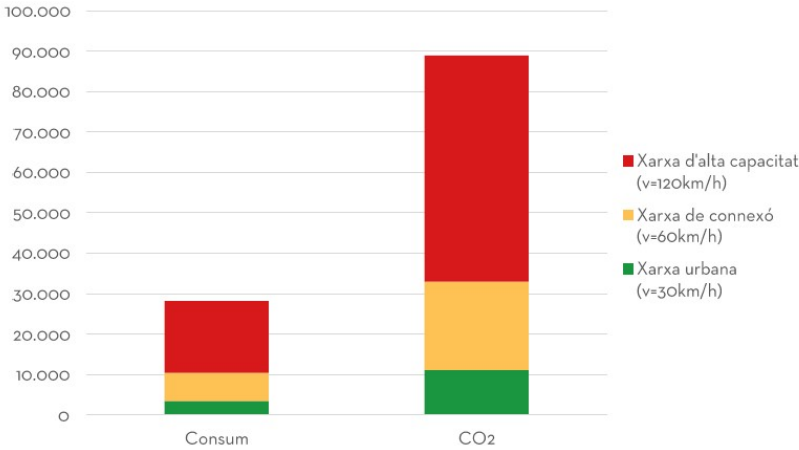
	Xarxa urbana (v=30 km/h)	Xarxa de connexió (v=60km/h)	Xarxa d'alta capacitat (v=120km/h)
Turismes	28.701.109	94.220.423	180.929.063
Furgonetes	2.870.111	7.878.944	14.282.449
Camions	3.347.468	11.781.464	40.332.617
Autobusos i autocars	670.858	348.977	848.489
Ciclomotors i motocicletes	6.193.397	16.795.401	7.939.899
A peu (xarxa bàsica)	2.701.598		
Bicicleta (total)	895.224		

Taula 1: Mobilitat urbana i de connexió per tipus de xarxa (veh km/any). Font: PMUS

Sobre la base d'aquestes dades, es defineix el consum d'energia final i les emissions de CO₂ corresponents a la mobilitat urbana de Santa Perpètua de Mogoda per a l'any 2021.

2021	Consum (tep/any)	CO ₂ (tones/any)
Vies urbanes (v=30km/h)	3.531	11.128
Carreteres conv. (v=60km/h)	6.927	21.853
AP-7 (v=120km/h)	17.743	55.908
Total	28.202	88.889

Taula 2: Consum d'energia final (tep/any) i distribució de les emissions de CO₂ (tones/any) per xarxes, any 2021. Font: PMUS

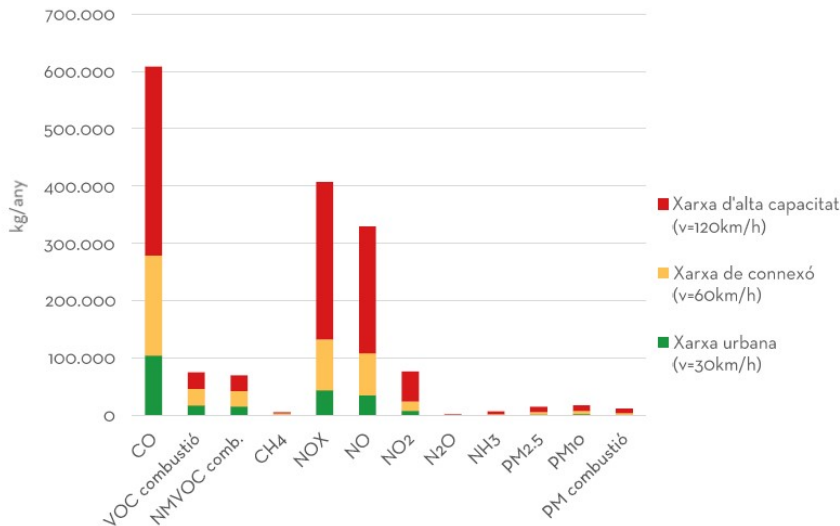


Gràfic 1: Distribució de les emissions de CO₂ (tones/any) per xarxes, any 2021. Font: PMUS

Segons l'anàlisi realitzada al PMUS, el principal contaminant emès en els desplaçaments en trama urbana és el monòxid de carboni (CO), amb efectes sobre l'efecte hivernacle, i els òxids de nitrogen (NO), un gas tòxic per a l'ésser humà amb un impacte considerablement negatiu en la capa d'ozó.

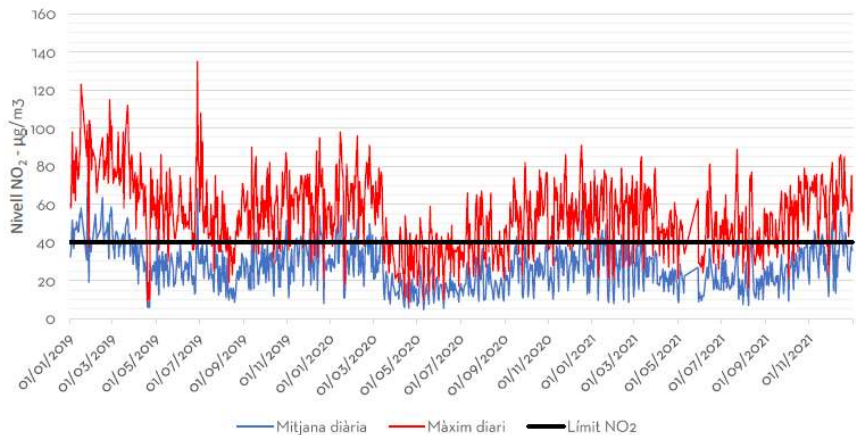
2021	kg/any											
	CO	VOC comb.	NMVOC comb.	CH ₄	NO _x	NO	NO ₂	N ₂ O	NH ₃	PM _{2.5}	PM ₁₀	PM comb.
v=30km/h	104.777	17.439	15.996	1.443	43.686	35.219	7.881	322	386	1.908	2.444	1.347
v=60km/h	123.785	20.744	19.284	1.460	61.717	50.818	10.899	311	1.047	2.757	3.549	1.866
v=120km/h	244.618	20.752	19.366	1.386	234.815	190.481	44.334	948	4.181	7.941	8.659	6.721

Taula 3: Distribució de les emissions de contaminants (kg/any) per 2021. Font : PMUS



Gràfic 2: Distribució de les emissions de contaminants (kg/any) per 2021. Font : PMUS

Entrant en més detall sobre l'afectació d'aquests gasos i partícules contaminants generats per la combustió de carburants a causa de l'elevat ús de vehicles privats, es mostren els valors mitjans i màxims de diòxid de nitrogen (NO₂) i micropartícules en suspensió (PM₁₀) a Santa Perpètua de Mogoda entre 2019 i 2021. Aquests valors es comparen amb els nivells màxims establerts per l'OMS i altres administracions.

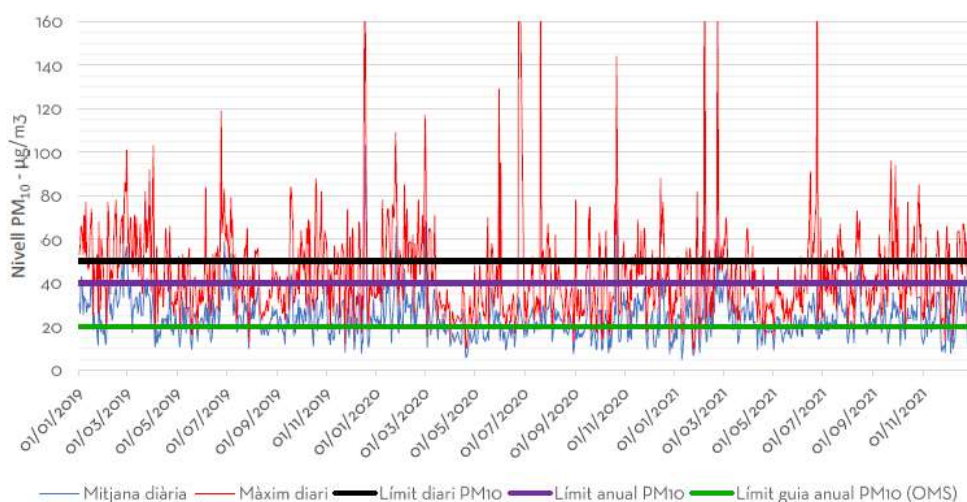


Gràfic 3: Valors mitjans i màxims diari de NO₂ (2019-2021). Font: PMUS

Com es pot apreciar, tot i que els nivells mitjans d'emissions generalment es mantenen per sota dels límits establerts, els nivells màxims de diòxid de nitrogen durant el període analitzat estan notablement per sobre d'aquests límits. Cal tenir en compte que aquests valors

possiblement tinguin una tendència alcista a causa que el període d'anàlisi està afectat en gran part pel confinament derivat de la COVID-19.

En canvi, les micropartícules en suspensió es troben per sota dels límits diaris i anuals establerts, tot i que presenten oscil·lacions molt pronunciades amb pics per sobre dels límits marcats.



Gràfic 4: Valors mitjans i màxims diari de PM10 (2019-2021). Font: PMUS

Per tant, l'anàlisi de la qualitat de l'aire evidencia que en línia general el municipi encara no es troba per sota dels nivells objectiu marcats per l'OMS, i per això es detecta la necessitat de reduir la contaminació al municipi mitjançant la disminució de l'ús de vehicles privats i la promoció de la mobilitat activa i el transport públic.

1.7.2 Proposta d'actuació

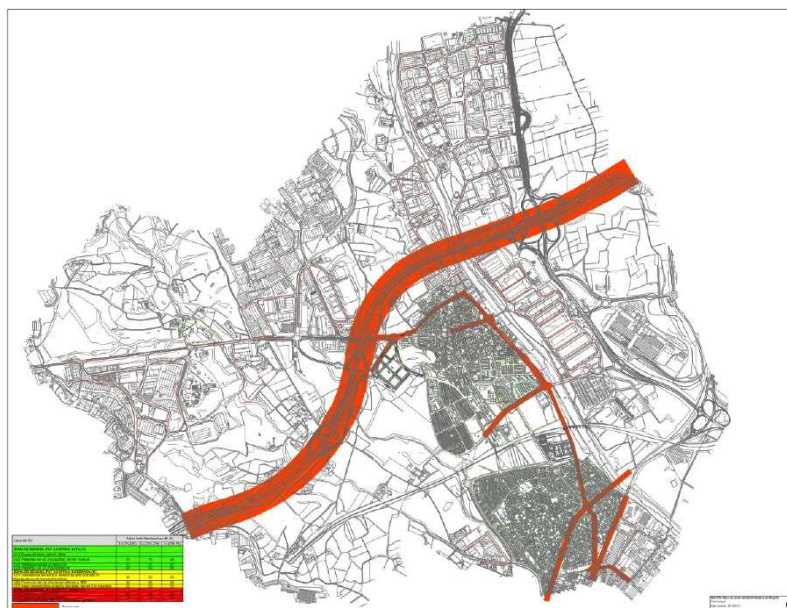
Amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat al municipi i minimitzar els impactes negatius del transport segons el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), s'estan considerant una sèrie d'accions i iniciatives, incloent la implementació d'una zona de baixes emissions. A través d'aquesta mesura, es busca millorar la qualitat de l'aire al municipi i la qualitat acústica de les principals àrees residencials de la localitat.

11 IMPLEMENTACIÓ D'UNA ZONA DE BAIXES EMISSIONS		
Descripció breu		
El PMUS de Santa Perpètua de la Mogoda busca donar un marc de treball inicial per tal de desenvolupar una Zona de Baixes Emissions al municipi. Es realitza una proposta d'àrees on aplicar mesures que redueixin l'exposició dels contaminants i el soroll derivats de la mobilitat motoritzada així com es recuperen les estratègies de contaminació i soroll presents en el municipi.		
Actuacions concretes a implementar		
#	Actuació	Termini
11.1	Desenvolupar la Zona de Baixes Emissions	2025
11.2	Desenvolupar el Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire	2025
11.3	Millores sobre la contaminació acústica	2023-2028
Actuacions de dissuasió Actuacions d'impuls Potencial de canvi modal		
                     		
Estratègia per a la implementació i definició d'actuacions d'impuls		
El municipi disposa d'una xarxa d'aparcaments perimetral al nucli urbà que han de servir com a aparcaments dissuasius per a aquells vehicles que no siguin de residents. Cal implementar un sistema de control en la circulació dels nuclis residencials per evitar el trànsit de pas. S'haurà d'abordar l'estratègia a seguir i escollir les limitacions que es posaran a la circulació d'aquells vehicles contaminants de la manera en que ho indiquen les guies de referència. Addicionalment caldrà implementar mesures de pacificació que afavoreixin una mobilitat més sostenible. Caldrà prestar atenció a les diferents línies de subvenció que ajudin a desenvolupar la infraestructura de control necessària i realitzar unes campanyes informatives per a la població.		
Beneficis		
Millora de la qualitat de l'aire del municipi, en particular la concentració de PM10, i de la qualitat acústica dels principals nuclis residencials del municipi.		
Objectius del PMUS abordats		
1 Dotar de coherència a les xarxes bàsiques de mobilitat. 2 Aconseguir canvis modals en els principals fluxos amb potencial de transvasament. 3 Contextualitzar els objectius dins de l'Estratègia Municipal, el pdM-ATM i l'Agenda 2030. 4 Consolidar la mobilitat a peu i l'accessibilitat a la via pública. 5 Potenciar la xarxa de carrers per a l'ús de la bicicleta per regular els VMBs. 6 Ajustar l'ocupació de la via pública amb la concessió amb el sistema de transport públic una interurbà. 7 Compaginar l'estratègia de DUM amb la pacificació del nucli urbà i eliminar les reserves privades a la via pública. 8 Determinar l'estratègia d'estacionament en via pública. 9 Calibrar les afectacions dels nous sectors d'activitat logística a la trama urbana i actualitzar les estratègies per reduir externalitats de la mobilitat. 10 Estimar el cost de les mesures dins del termini del PMUS a la realitat pressupostària municipal.		
Alineació amb els objectius ambientals i els ODS		
1 Potenciar el canvi modal. 2 Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport. 3 Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli. 4 Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport. 5 Reduir la contaminació acústica resultant del transport. 6 Reduir l'ocupació de l'espai públic pels vehicles.		
       		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
Emissions anuals de NO ₂ i PM10. Longitud de vies que compleixen els nivells de soroll.		

II-lustració 3: Implementació d'una ZBE. Font: PMUS

La Zona de Baixes Emissions (ZBE) és una eina que permet limitar l'accés, la circulació i l'estacionament de vehicles dins de l'àmbit definit per la Zona de Baixes Emissions amb l'objectiu de:

- Millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle són objectius importants per a l'Ajuntament. Amb un estudi recent sobre la qualitat de l'aire, s'ha destacat la necessitat de reduir la contaminació al municipi mitjançant la disminució de l'ús de vehicles privats i la promoció de la mobilitat activa i el transport públic. Amb aquesta solució, es redueixen les emissions de gasos d'efecte hivernacle i de partícules contaminants dels vehicles amb motors de combustió, contribuint als objectius de desenvolupament sostenible i a la millora de la qualitat de l'aire.
- Reducció del soroll: el municipi de Santa Perpètua de Mogoda disposa d'un mapa de soroll que conclou que la principal font de soroll del municipi és el trànsit viari. Hi ha dues vies que el mapa de soroll identifica com a sorolloses i que es troben dins de la ZBE: la Rambla i l'Eix Carrer Sant Isidre - Avinguda Santiga. La ZBE i les actuacions de pacificació (configuració de sentits únics, millora en la gestió de l'estacionament, alternatives al vehicle privat, etc.) que es contemplen dins de la planificació municipal han d'ajudar a millorar la qualitat acústica d'aquestes vies.



Il·lustració 4: Mapa de soroll del municipi

La implantació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) al municipi de Santa Perpètua de Mogoda preveu les següents actuacions:

- a. Instal·lació de tots els equips que s'ubicaran als carrers per permetre el control dels vehicles que circulen per la Zona de Baixes Emissions (ZBE) i conèixer de manera fiable els nivells de contaminació atmosfèrica i gasos d'efecte hivernacle (GEH) existents. Això inclourà els Punts de Control de pas de vehicles equipats amb càmeres de lectura automàtica de matrícules, els Sensors de Mesurament Mediambiental, els Panells d'Informació Variable, així com altres elements complementaris. A més, d'acord amb el projecte i la instal·lació que es preveu, caldrà estendre les xarxes elèctriques i de telecomunicacions per permetre l'alimentació d'aquests equips i la seva interconnexió amb la xarxa municipal de telecomunicacions.
- b. Instal·lació de la senyalització corresponent a la ZBE per informar i guiar els conductors sobre els límits i les restriccions d'accés a l'àrea. Aquesta senyalització té com a objectiu principal identificar de manera clara l'accés al perímetre de la ZBE, perquè els conductors puguin reconèixer fàcilment l'inici i la fi de la zona restringida.
- c. Implantació d'un sistema de Gestió Integrada de la ZBE amb un sistema de visualització i notificació d'infraccions. Aquest sistema permet monitorar i gestionar de manera eficient les infraccions relacionades amb l'accés no autoritzat a la ZBE. Proporciona una visió clara i facilita la notificació i el seguiment de les infraccions, garantint el compliment de les regulacions de la ZBE.

1.7.3 Resultats esperats i indicadors de seguiment

Amb l'objectiu de dimensionar de manera normalitzada l'impacte de la implementació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE), l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (ATM) i la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic (DGQACC) de la Generalitat de Catalunya van elaborar una matriu de mobilitat per a cada municipi de l'àmbit del Sistema d'Informació de Mobilitat Metropolità de Barcelona (SIMMB). Aquesta matriu proporcionava una estimació dels quilòmetres de desplaçament urbà generats al municipi (dades de l'any 2017), diferenciant els quilòmetres de desplaçament per a cotxes, motocicletes i ciclomotors, vehicles lleugers de mercaderies, vehicles pesats de mercaderies i autobusos. A partir d'aquesta matriu, s'han extrapolat les dades dels quilòmetres de desplaçament per a l'any 2019, tenint en compte l'evolució de la mobilitat urbana que es detalla a l'Informe de Seguiment de l'evolució de la mobilitat i les emissions de gasos d'efecte hivernacle i contaminants a la Regió Metropolitana de Barcelona per a l'any 2019.

En el cas dels municipis fora de l'àmbit del SIMMB, s'ha fet una extrapolació dels quilòmetres de desplaçament a partir de l'EMQ 2006 i del parc mòbil del municipi. A través d'aquesta eina, es pot fer una estimació dels resultats en termes de reducció d'emissions contaminants a l'atmosfera, emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i reducció de la contaminació acústica. El parc mòbil afectat per les restriccions en comparació amb el parc mòbil total del municipi és el següent:

Turismes	12,30%
Furgonetes	20,00%
Motocicletes i ciclomotors	8,30%
Camions	50,00%
Autobusos	16,10%

Taula 4: % de parc mòbil afectat per la restricció respecte al total del parc mòbil del municipi

De manera general, l'impacte de la Zones de Baixes Emissions (ZBE) es tradueix en:

1. Reducció de la mobilitat (és a dir mobilitat actual que no es farà en el futur degut a la implementació de la ZBE),	3,00%
2. Canvi modal del vehicle privat cap al transport públic o la mobilitat activa	25,00%
3. Manteniment de la mobilitat en vehicle privat però amb un canvi de vehicle cap a un amb unes emissions menors	72,00%

Taula 5: % d'impacte de la ZBES

A nivell específic, l'impacte estimat de la ZBE en la reducció de les emissions i del trànsit rodat del parc més antic es mostra a continuació:

Reducció anual de vehicles·km	1.298.015
% de reducció sobre el total de vehicles·km del municipi	2,98
Total de veh·km del municipi abans d'implantar la ZBE	43.510.585
Reducció anual de les emissions de CO2 en tones	631,0
Reducció anual de les emissions de NOx en kg	6.483,5
Reducció anual de les emissions de PM10 en kg	391,6
Reducció en l'impacte acústic en el conjunt del municipi en dB(A)	0,13

Taula 6: Resultats esperats

Amb l'objectiu de poder avaluar el compliment dels resultats esperats de l'impacte de la implementació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) en el municipi de Santa Perpètua de Mogoda, es defineixen uns indicadors de seguiment de la qualitat de l'aire, el canvi climàtic, la mobilitat sostenible i el soroll.

- **I1:** Emissions de diòxid de nitrogen (NO₂)
- **I2:** Emissions de micropartícules en suspensió (PM₁₀)
- **I3:** Nivell de soroll - dB(A)

La monitorització de la qualitat de l'aire és essencial per avaluar i comprendre els impactes de la implantació de la ZBE en el control del trànsit. La qualitat de l'aire té repercussions directes en la salut pública i el medi ambient, i la implementació de mesures com la ZBE busca millorar-la. Per aquest motiu, el projecte preveu la instal·lació de sensors mediambientals en diferents punts de les zones objecte de la ZBE. Aquests sensors permetran recopilar dades en temps real sobre diversos aspectes mediambientals, proporcionant informació detallada sobre l'evolució de la qualitat de l'aire i altres factors rellevants, com el nivell de soroll:

- **Avaluació de la Qualitat de l'Aire:** Els sensors proporcionaran mesures precises dels nivells de contaminants atmosfèrics, com ara partícules en suspensió, òxids de nitrogen i altres compostos que afecten la qualitat de l'aire. Això permetrà avaluar com la implementació de la ZBE impacta directament en la qualitat de l'aire en diferents ubicacions.
- **Seguiment del Soroll Ambiental:** A més de la qualitat de l'aire, els sensors també podran monitoritzar els nivells de soroll ambiental en les zones afectades. Aquesta informació pot ser crucial per avaluar l'impacte sonor i prendre mesures si és necessari per reduir els nivells de soroll.
- **Dades Objectives per a la Presa de Decisions:** Les dades recopilades pels sensors proporcionaran una base objectiva per avaluar l'èxit del projecte i identificar àrees d'acció potencials per millorar la sostenibilitat ambiental i la qualitat de vida dels residents.

- **Adaptació Continuada:** La informació obtinguda dels sensors facilitarà una adaptació continuada del projecte, permetent ajustar les estratègies i les mesures implementades segons les necessitats canviant de les zones afectades.

Amb aquest objectiu, en la fase inicial del projecte, abans de la instal·lació del sistema de càmeres per al control del trànsit, els tècnics municipals definiran, d'acord amb la normativa vigent, uns valors inicials per aquests indicadors que serviran com a referència per valorar i quantificar l'impacte de la implantació de la ZBE. Després de la implementació de la solució proposada, es revisarà trimestralment l'evolució d'aquests indicadors per poder dur un seguiment de l'impacte de la solució implantada.

1.8 DESCRIPCIÓ DE LA SOLUCIÓ TÈCNICA

Una Zona de Baixes Emissions és bàsicament una àrea d'accés restringit basada en criteris mediambientals dels vehicles que hi circulen, segons la definició continguda a l'apartat 3 de l'article 14 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, segons la qual:

S'entén per zona de baixa emissió l'àmbit delimitat per una Administració pública, en exercici de les seves competències, dins el seu territori, de caràcter continu, i en el qual s'apliquen restriccions d'accés, circulació i estacionament de vehicles per millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos d'efecte hivernacle, conforme a la classificació dels vehicles pel seu nivell d'emissions d'acord amb el que estableix el Reglament General de Vehicles vigent.

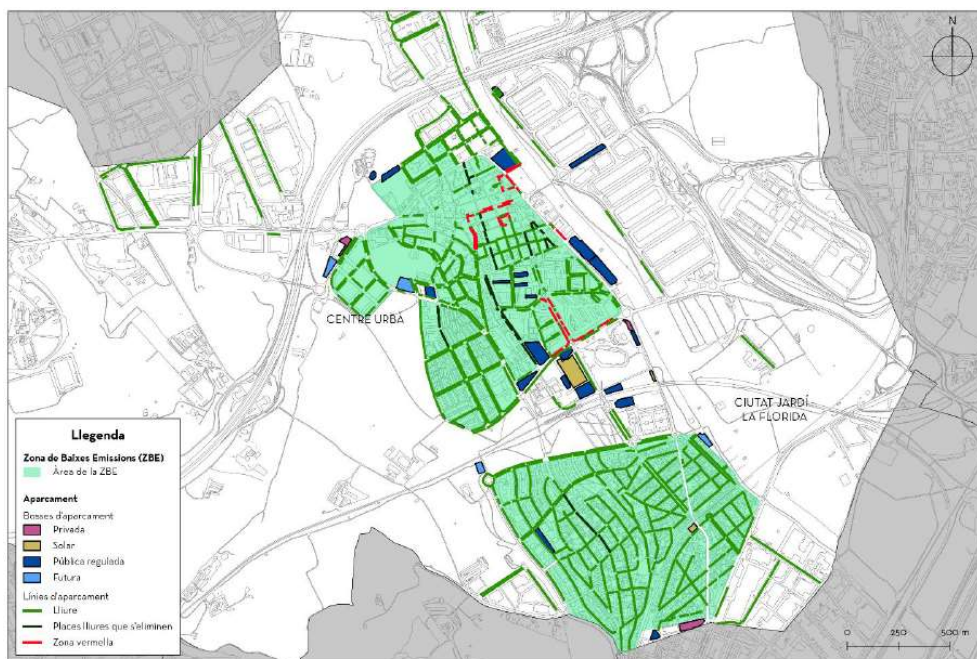
De la definició anterior es dedueix que la implantació i operació d'una ZBE requereix d'una sèrie d'elements necessaris com ara:

- Un marc jurídic o conjunt de normes reguladores que estableixen amb detall l'àmbit, l'abast de les restriccions dels vehicles en funció de la seva classificació ambiental, així com el règim sancionador. Aquestes normes, en l'àmbit municipal, solen formalitzar-se a través de la tramitació i aprovació de la pertinent Ordenança Municipal. A continuació es presenta el detall de les restriccions aplicades d'accés, circulació i estacionament d'acord amb les etiquetes ambientals de vehicles de la DGT:
 - a. **Accés: Tipus vehicles afectats. Etiquetes ambientals vehicles DGT. Calendari restricció.** De manera generalitzada no hi podran accedir els vehicles sense etiqueta ambiental i s'establirà una moratòria per als vehicles amb etiqueta B en consonància amb la metodologia d'implantació reflectida en la Guia Tècnica per la implementació de Zones de Baixes Emissions de l'Àrea Metropolitana de Barcelona - AMB⁴.
 - b. **Circulació: Tipus vehicles afectats. Etiquetes ambientals vehicles DGT. Calendari restricció.** De manera generalitzada no hi podran circular els vehicles sense etiqueta

⁴ <https://xarxamobal.diba.cat/es/-/directrices-para-la-creaci%C3%B3n-de-zonas-de-bajas-emisiones-ZBES->

ambiental i s'establirà una moratòria per als vehicles amb etiqueta B en consonància amb la metodologia d'implantació reflectida en la Guia Tècnica per la implementació de Zones de Baixes Emissions de l'AMB.

- c. **Estacionament: Tipus vehicles afectats. Etiquetes ambientals vehicles DGT. Calendari restricció.** L'estacionament regulat (Zona Vermella) podrà disposar d'un sistema de gestió que diferenciarà entre residents i no residents. Aquest sistema s'implementarà per desincentivar l'ús d'aquest aparcament regulat per part dels vehicles procedents de fora del municipi, tot i que tinguin accés a l'àrea de la ZBE segons la seva etiqueta ambiental. A més, segons el PMUS, es preveu una reducció de les places d'aparcament a la vorera com a resultat de diferents mesures de pacificació de les zones, les quals afectaran a TOTS els vehicles, independentment de la seva etiqueta ambiental. Al mateix temps, es podrà desenvolupar zones d'aparcament externes a la ZBE per tal de permetre l'estacionament dels vehicles i evitar així la circulació en busca d'aparcament pels carrers del municipi.



Il·lustració 5: Oferta d'aparcament al municipi

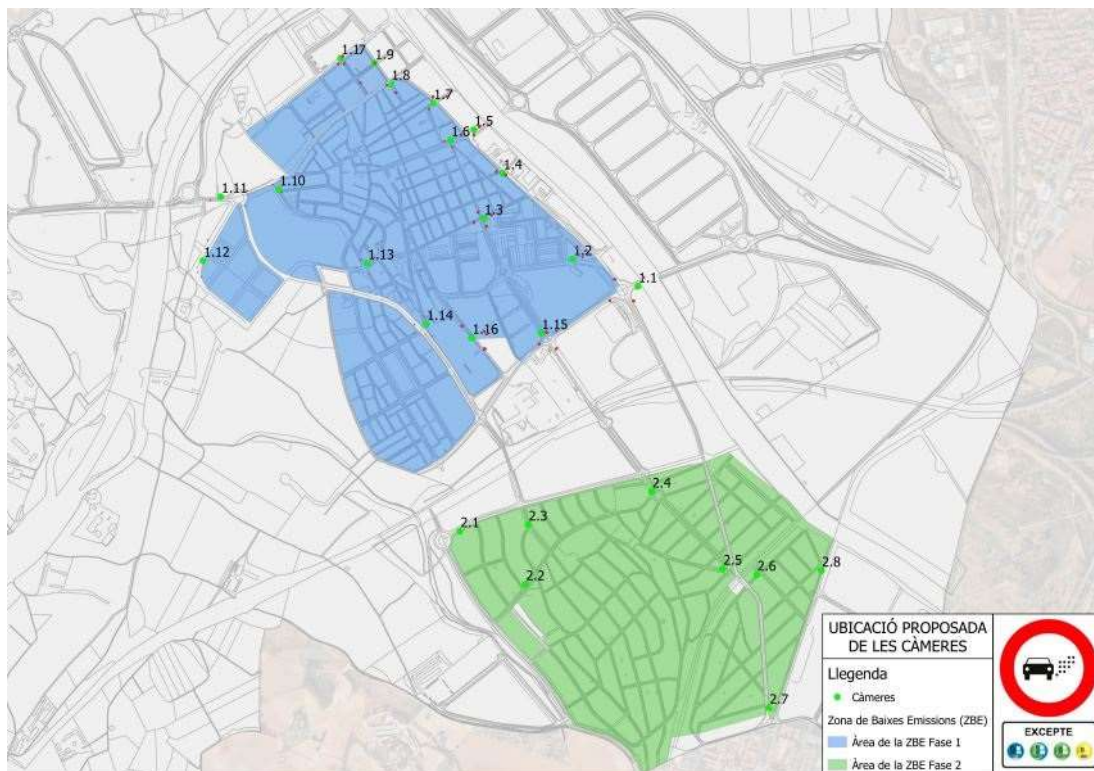
- Una infraestructura de càmeres amb lectura de matrícula i sensors de mesurament mediambientals i un Sistema de Gestió i Control de la ZBE dotat d'un conjunt d'eines que comproven el respecte, per part de la ciutadania, de les restriccions de la ZBE (establertes en l'Ordenança) i, en cas contrari, generen la documentació necessària per a l'inici dels corresponents procediments sancionadors.

Per tant, amb la finalitat de realitzar la correcta implantació de la ZBE al municipi de Santa Perpètua de Mogoda, es dissenya una solució integrada HW (hardware) i SW (software).

Aquesta solució implica la instal·lació de càmeres amb reconeixement de matrícules en els suports de la instal·lació d'enllumenat públic. Aquestes càmeres s'alimentaran de la xarxa d'enllumenat durant les hores de funcionament per carregar una bateria que subministrarà energia a tots els components (càmera, router 4G, etc.) durant les hores diürnes quan l'enllumenat públic estigui apagat. Aquesta configuració permet que el sistema continuï funcionant fins i tot en cas de falta de subministrament elèctric. Les càmeres es comunicaran amb la Plataforma de Gestió Integrada de la ZBE, a través de la infraestructura 4G. Aquesta plataforma estarà allotjada en un servidor Cloud, permetent una gestió eficient i centralitzada de la ZBE. A més, la plataforma serà compatible tant amb els protocols de comunicació municipals com amb altres sistemes supramunicipals, com ara la base de dades de la DGT, la Policia Local, o la Plataforma Smart Region de la DiBa. Això garantirà una integració completa i una coordinació efectiva amb altres entitats i sistemes relacionats amb la gestió de la ZBE.

1.8.1 Infraestructura de càmeres de lectura de matrícula

El control d'accés a la ZBE i la gestió del trànsit es realitza mitjançant la instal·lació del sistema de càmeres amb reconeixement de matrícules en els punts que es detallen a continuació. Per donar cobertura als accessos al nucli urbà i garantir el control de la gran majoria de vehicles que accedeixen i circulen pel municipi, es defineixen 25 punts de control distribuïts en les dues zones de la ZBE, concretament 17 al CENTRE URBÀ i 8 al barri de LA FLORIDA.

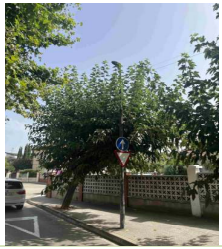


II-lustració 6: Ubicació de les càmeres de control de trànsit en la Fase I i proposta d'ubicació de la Fase II.

ID	UBICACIÓ	COORDENADES	Foto instal·lació Cartell 1	Foto Instal·lació cartell 2
1.1	Avinguda de l'Onze de Setembre	41°31'49.6"N, 2°11'23.7"E		
1.2	Carrer de Pablo Ruiz Picasso	41°31'53.7"N, 2°11'16.9"E		
1.3	Avinguda de Barcelona / Passeig de la Florida	41°31'58,4"N, 2°11'02.7"E		
1.4	Avinguda de Mossèn Jacint Verdaguer	41°32'03.4"N, 2°11'05.5"E		
1.5	Rotonda de l'Olivera / B-140a	41°32'07.7"N, 2°11'02.1"E		

ID	UBICACIÓ	COORDENADES	Foto instal·lació Cartell 1	Foto Instal·lació cartell 2
1.6	Carrer Rambla	41°32'07.1"N, 2°10'59.0"E		
1.7	Avinguda de Santiga	41°32'11.6"N, 2°10'56.0"E		
1.8	Avinguda de Santiga	41°32'13.8"N, 2°10'49.8"E		
1.9	Carrer de la Verge de Montserrat	41°32'16.4"N, 2°10'47.4"E		
1.10	Avinguda de Sabadell	41°32'02.7"N, 2°10'33.0"E		

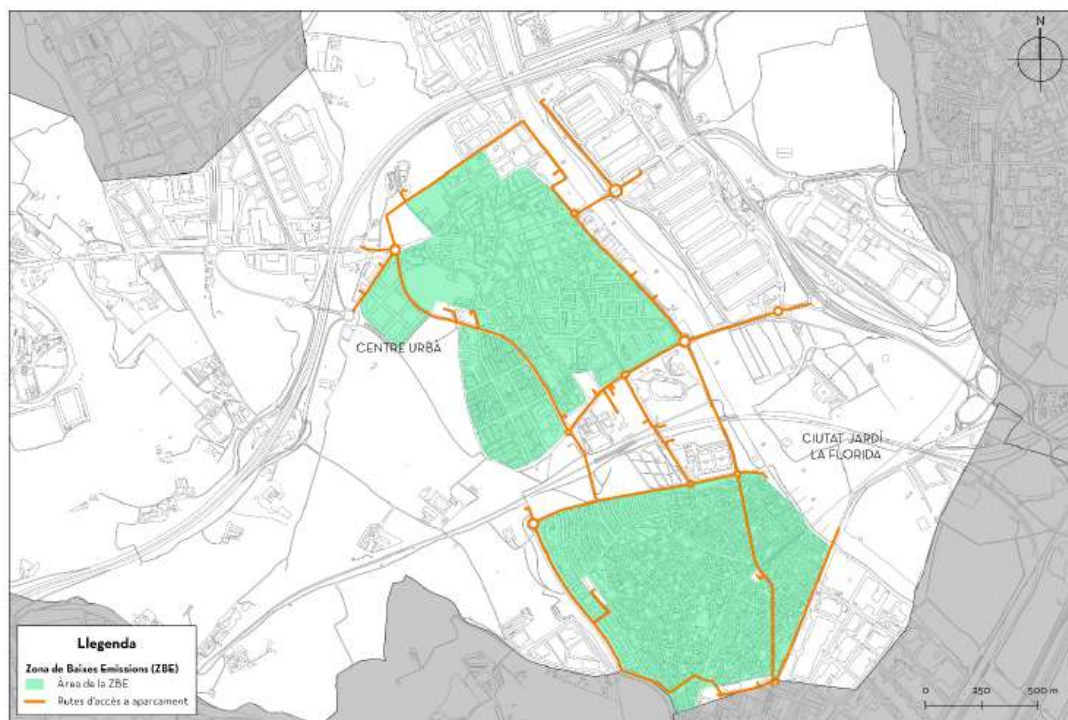
ID	UBICACIÓ	COORDENADES	Foto instal·lació Cartell 1	Foto Instal·lació cartell 2
1.11	B-140a/Rotonda dels Carreters	41°32'02.2"N, 2°10'24.7"E		
1.12	Passeig de la Dona	41°31'54.6"N, 2°10'19.9"E		
1.13	Avinguda de Barcelona	41°31'54.6"N, 2°10'45.0"E		
1.14	Carrer de Genis Sala /Rotonda del Pavelló	41°31'46.8"N, 2°10'53.1"E		
1.15	Passeig de la Florida/Rotonda de Joan Miró	41°31'45.3"N 2°11'10.0E		

ID	UBICACIÓ	COORDENADES	Foto instal·lació Cartell 1	Foto Instal·lació cartell 2
1.16	Carrer de Puig i Cadafalch	41°31'44.3"N 2°11'00.8"E		
1.17	Carrer de la Creueta	41°32'17.7"N, 2°10'43.0"E		
2.1	BARRI DE LA FLORIDA	41.523284, 2.182264		AQ.05.22
2.2	BARRI DE LA FLORIDA	41.521524, 2.184817		AR.02.05
2.3	BARRI DE LA FLORIDA	41.523361, 2.185076		AQ.05.10
2.4	BARRI DE LA FLORIDA	41.524150, 2.190229		Y.01.41* Problemàtica amb arbre proper. Es podria posar a la Plaça Terminal (AC.02.23)

ID	UBICACIÓ	COORDENADES	Foto instal·lació Cartell 1	Foto Instal·lació cartell 2
2.5	BARRI DE LA FLORIDA	41.521637, 2.192955		Y.02.01
2.6	BARRI DE LA FLORIDA	41.521391, 2.194336		YSUB.01.03
2.7	BARRI DE LA FLORIDA	41.517258, 2.194511		Y.04.20* Etiquetat in situ amb aquesta numeració però a plànol és Y.03.59
2.8	BARRI DE LA FLORIDA	41.521395, 2.196994		YSUB.01.51

Taula 7: Ubicació proposada de les càmeres de control de trànsit

Es deixa sense efecte els vials que circumval·len els nuclis urbans i donen accés a les principals bosses d'aparcament fora de via pública. Per aquests vials sí es proposa controlar el trànsit de vehicles pesants, per evitar que utilitzin rutes properes al nucli urbà quan disposen d'altres rutes per accedir als polígons d'activitat econòmica. La configuració prevista pretén evitar la circulació dels vehicles més contaminants pels vials de caràcter residencial i, al mateix temps, afavorir un ús de l'oferta d'aparcament fora de calçada per evitar que els vehicles donin voltes per trobar aparcament en calçada.



II·lustració 7: Delimitació de la ZBE

Per al desplegament de la solució proposada s'aprofita la instal·lació de l'enllumenat públic del municipi. Els equips de la ZBE1 s'han instal·lat en els suports de les lluminàries de manera que es pugui obtenir el subministrament elèctric de la mateixa xarxa d'enllumenat públic durant les hores d'enllumenat per carregar el sistema de bateries que alimentarà tots els components durant les hores diürnes en les quals l'enllumenat públic no està en funcionament.

La infraestructura de càmeres proposada inclou els següents equips:

- Càmeres de reconeixement de matrícules tipus LPR H amb detecció intel·ligent de matrícules amb una precisió >98%, capaços de detectar matrícules en vehicles que circulen de 10 fins a 120 km/h i en 2 carrils.
- Càmeres de trànsit tipus DOMO amb visió nocturna a color, amb detecció i classificació de persones i vehicles basada en Intel·ligència Artificial, amb capacitat de visió sense llum (0,0005 lux).
- Kit de Comunicacions: Router 4G + 12V 3a + CAIXA IP67 + rellotge + spd10Kv + Switch poe. La comunicació amb la plataforma de gestió no requereix fibra òptica o wifi, es realitza mitjançant la connexió 4G/5G i amb una VPN segura, garantint la conformitat de la xarxa amb els requisits de seguretat de l'Esquema Nacional de Seguretat.
- Kit d' Enllumenat Públic. Aquest sistema està compost per dos bateries LiFePO4 mínim 24Ah 12V i un carregador, de manera que permet utilitzar la solució connectada a

qualsevol punt de llum d'enllumenat públic sense necessitat de disposar d'un punt d'alimentació específic a 230V les 24 hores.

La plataforma utilitza càmeres amb emmagatzematge local encriptat en targetes SD i una plataforma basada en Microsoft Azure que està certificada amb l'Esquema Nacional de Seguretat, ENS, Alte per garantir la protecció de la informació. Això assegura el compliment dels requisits de seguretat establerts per al maneig i emmagatzematge de la informació en entorns de ciutats intel·ligents.



Il·lustració 8: Caixa amb càmeres i kit d'enllumenat públic

Les càmeres s'allotjaran en una caixa estanca a una altura d'entre 3,5 m i 4 m per optimitzar els angles de captació d'imatges. La caixa que contindrà les càmeres i els equips d'alimentació, connectivitat i proteccions (Interruptor Diferencial 30mA), es subjectarà al suport de la lluminària mitjançant brides metàl·liques Bandimex i es connectarà a la corrent del fanal a la caixa de connexions de l'interior del suport de la mateixa mitjançant cleques a línia i neutre al ser classe II. Es realitzarà un forat de 13 mm de diàmetre per on passarà el cable d'alimentació (2x2,5mm²) cap a l'interior del suport de la lluminària. Per evitar l'entrada d'aigua a l'interior del suport, s'utilitzarà un passamurs de goma del mateix diàmetre del forat que al mateix temps servirà de protecció aïllant, de conformitat amb el REBT i la seva ITC-BT-09. D'aquesta manera es simplifica molt la tasca d'instal·lació i muntatge dels equips sense necessitat d'obres civils.



Il·lustració 9: Detall de fixació de la caixa

La xarxa d'enllumenat públic subministrarà 230V a la font d'alimentació durant les hores d'encesa de l'enllumenat públic (durant la nit) i la font transformarà la tensió a 12V per

alimentar un carregador que carregarà les bateries que seran les que alimentin la resta dels equips mentre l'enllumenat públic estigui apagat (durant el dia) o en casos de tall de subministrament. En els casos en què el subministrament elèctric provingués directament d'un quadre amb corrent les 24 hores del dia, la bateria actuarà per alimentar els equips en cas de fallada del subministrament.

En les mateixes ubicacions on s'instal·larà el sistema de càmera de control de trànsit, s'ubicaran les senyals de zona vigilada. Es tracta d'una senyal rectangular de color blau amb contorns i símbols en blanc, fabricada amb material metàl·lic, per garantir la seva durabilitat, seguint les especificacions de la normativa CCDVC. La funció principal d'aquesta senyal és alertar als conductors que estan entrant en una zona sotmesa a vigilància per càmeres de control de trànsit.



Il·lustració 10: Senyal de zona vigilada

Mentre es realitzava el treball de camp per validar les ubicacions de les càmeres, s'ha identificat la necessitat de dur a terme tasques d'obra civil en la ZBE2. Aquestes tasques són essencials per garantir que els equips s'instal·lin adequadament i que el sistema proposat es posi en funcionament de manera eficient. A continuació, es proporciona un detall complet de les activitats d'obra civil planificades per a aquesta fase del projecte, juntament amb la identificació dels llocs específics afectats, que es corresponen amb la codificació assignada.

ID	DESCRIPCIÓ TASCA D'OBRA CIVIL
2.4 i 2.5	Obertura i tancament de rasa, de qualsevol longitud, amb mitjans mecànics, en vorera de panot de ciment 20x20 cm amb reposició del panot amb amplada 40 cm (2 pastilles 20x20). S'inclouen panots de botons, estriats...tàctils. INCLOU, obertura de rasa de 0,40x0,60m en qualsevol tipus de terreny (inclòs qualsevol gruix de formigó en massa o armat, trobat sota el paviment; per baixa/mitja o alta presència de serveis; inclòs la presència d'arrels i vegetació...), demolició de paviment de panot, subministrament i col·locació de sauló, dos tubs de polietilè alta densitat doble paret de 90mm de diàmetre i cinta de senyalització. També inclou la possible afectació al rendiment d'execució de la rasa per ubicació de guals amb alta afluència de vehicles i/o vianants. S'inclou transport de residus i terres dins de l'obra. També inclou el cablejat: cable de CU nu de 35 i cable de distribució elèctrica segons secció (6 mm, 10 mm o 16mm) i l'estesa de tots dos. Inclou també Banda contínua de plàstic de color, de 30 cm d'amplària, col·locada al llarg de la rasa a 20 cm per sobre del tub. Per pas de guals de vehicles, la vorera tindrà un paviment de panot 20x20x8 m, q es troba inclòs en aquesta partida. Així

ID	DESCRIPCIÓ TASCA D'OBRA CIVIL
	que els guals en vorera es certifiquen amb aquesta partida. Rebliment parcial de la rasa amb material seleccionat i compactació al 95% del PM, realització de capa de formigó d'entre 15 cm i 20 cm fins a la cota inferior d'on s'ha de posar el paviment superficial. Reposició del panot amb una amplada de 40 cm (2 pastilles de 20x20) . Càrrega i transport a abocador dels materials sobrants i cànon d'abocador. Tancament i compactació. S'inclou la retirada de possibles cables trobats soterrats d'antic enllumenat. Neteja del carrer, tanques i senyalització inclosos. Aquesta partida inclou la possible connexió de la rasa executada amb un pericó existent: s'inclouen totes les feines de connexió dels tubs nous al pericó existent. Aquesta partida inclou la possible connexió de la rasa executada amb un suport existent: s'inclouen totes les feines de connexió dels tubs nous al suport existent.
2.4 i 2.5	Muntatge de bàcul a terra incloent obra civil de fins a 10m, totalment acabat. Inclou transport, muntatge i instal·lació del punt. No inclou el bàcul. S'inclou la càrrega amb mitjans mecànics i transport de residus inerts o no especials i terres de l'excavació a instal·lació autoritzada de gestió de residus. Si que inclou el trencament del paviment, buidatge i construcció de fonamentació (que inclou la placa de connexió a terra, cable i accessoris) i reposició de paviment (sigui quin sigui aquest, incloent el material). La reposició del paviment es troba inclosa, en qualsevol tipus de paviment, (panot 20 x 20, llosa especial, formigó, asfàltic, terra...) que sigui aquest.
2.4 i 2.5	Bàcul troncocònic d'acer, galvanitzat, de 7,5m fins a 9m, 1,5m de sortint i 3mm de gruix sense maneguet posterior o amb maneguet posterior per a lluminària de vorera.

Taula 8: Descripció tasca d'obra civil

Addicionalment, per poder obtenir dades reals que permetin valorar i mesurar l'impacte en el municipi de la implantació de la ZBE, s'instal·laran uns sensors de mesura de la qualitat de l'aire, que a més facilitaran informació relativa a les concentracions de partícules (PM10) i NO2, també aportaran mesures de la velocitat i direcció del vent, nivell de soroll i pressió atmosfèrica..

1.8.1.1 Components de la instal·lació

Càmeres de reconeixement de matrícules tipus LPR	
Sensor d'imatge	Sensor: 1/1.8"
Resolució màxima	2Mpix
Il·luminació mínima	0 Lux
Il·luminació infraroja	LEDs IR (50 m)
Lent	Motoritzada 2.8~12 mm Autofocus.
Compressió	H.265+ / H265 / H.264+ / H264 / MJPEG.
Bit Rate de vídeo	32 Kbps ~ 16 Mbps.
Tasa Main Stream	1080p / 720p (1 ~ 50 FPS).
Millora d'imatge	WDR (140 dB), BLC, 3D-NR, AWB, Privacy Masking, ROI.
Dia / Nit	Filtre mecànic ICR removable.
Emmagatzematge intern	Targeta MicroSD mínim 256 GB.
Interfície de xarxa	Ethernet 10/100/1000M BaseT 1 RS485.
Alerms	2 entrades / 2 relé.
Accés remot	Navegador web, aplicació per a smartphone.
Interoperabilitat	ONVIF, PSIA, CGI.
Alimentació	DC 12 V / 1 A, PoE IEEE802.3af.
Grau de protecció	Impermeable IP67 Antivandalisme IK10.
Temp. de funcionament	-30º C ~ +60º C.

Taula 9: Característiques càmeres de reconeixement de matrícules tipus LPR



Càmeres de trànsit tipus DOMO amb visió nocturna en color	
Sensor d'imatge	1/1.8" Progressive Scan CMOS
Resolució màxima	4 Megapixel
Il·luminació mínima	0.0005 Lux @(F1.0, AGC ON)
Il·luminació suplementària	0 Lux / llum blanca (30 m)
Lent	Fija 2.8 mm
Compressió	H.265+ / H.265 / H.264+ / H.264
Velocitat de bits de vídeo	32 Kbps~8Mbps
Taxa del corrent principal	4Mpx (20 FPS) / 3Mpx / 1080p / 720p (25 FPS)
Millores d'imatge	WDR 130dB, BLC, HLC, 3D DNR
Dia / Nit	24/7 imatges en color
Emmagatzematge intern	Targeta MicroSD mínim 512 GB amb un mínim de 1300 TB de reescriptura durant la seva vida útil.
Interfície de xarxa	Ethernet 10/100 BaseT
Accés remot	Navegador web, aplicació per a smartphone.
Interoperabilitat	ONVIF (perfiles S,G,T), ISAPI, SDK, ISUP
Alimentació	DC 12 V / 400 mA
Grau de protecció	Impermeable IP67, antivandalisme IK10.
Temp. de funcionament	-30º C ~ + 60º C

Taula 10: Característiques càmeres de trànsit tipus DOMO

Soport - Caixa	
Material	Policarbonat
Grau de protecció	IP 66/67 y NEMA 4X
Índex de protecció	IK 08
Dimensió	385x285x185mm
Rang de temperatura	- 40 ~ + 110ºC
Classificació d'inflamabilitat	94 - V- 0, 5VA, HB
Sistema de seguretat	Porta amb pany i Tamper, contactor per avís en cas d'obertura
Proteccions elèctriques	Protector Sobreensions, Diferencial y Magnetotèrmic

Taula 11: Característiques caixa

Bateria	
Tipus	LiFePO4 o de Liti
Voltatge nominal	12,8 V
Rang de voltatge	10-14,6 V
Capacitat nominal (25ºC)	25 Ah
Energia total	320 Wh
SOC	10-100%
Pes	3,6 kg
Dimensions	210 x 155 x 80 mm
Rang de temperatura en càrrega	-10 / + 60 ºC
Rang de temperatura en descàrrega	-20 / + 60 ºC
Humitat	10-90%
Elements addicionals	Convertidor DC/DC: 24V a 12V

Taula 12: Característiques bateria

Carregador	
Característiques Elèctriques	
Voltatge d'entrada	110/220V AC
Potència d'entrada	100W (màx)
Voltatge de càrrega constant	14,5V
Voltatge de flotació (només per a bateries de plom-àcid)	13,8V
Corrent de càrrega constant	5A
Corrent de manteniment	1,3A
Voltatge de oscil·lació	250 mv(màx)
Eficiència	85%
Condicions de Treball	
Temperatura ambient	-5 ~ +40°C
Humitat relativa (RH)	5% ~ 95%
Altitud màxima	2.000 metres
Condicions d'Emmagatzematge	
Temperatura ambient	-40 ~ +70°C
Humitat relativa (RH)	0% ~ 95%
Altitud màxima	20.000 metres
Protecció contra sobretensions a la sortida	Quan el voltatge de sortida del carregador supera el voltatge de càrrega màxim, el carregador entra en estat de protecció en espera. Es restaurarà a les condicions normals de funcionament automàticament després de resoldre els problemes.
Protecció contra sobrecorrents a la sortida	Quan la corrent de sortida del carregador supera la corrent de càrrega màxima, el carregador entra en estat de protecció contra sobrecorrent. Es restaurarà a les condicions normals de funcionament automàticament després de resoldre els problemes.
Temperatura ambient	Quan el carregador té un curtcircuit a la sortida, el carregador entra en estat de protecció contra curtcircuits. Això es restaurarà automàticament a les condicions normals de funcionament després de resoldre els problemes
Humitat relativa (RH)	Si el terminal de sortida de CC del carregador es connecta a l'inrevés a la bateria, el fusible al costat de la sortida es fondria i el circuit de sortida es tallaria. Reemplaceu el fusible i després connecteu-lo a la bateria correctament, el carregador tornaria a funcionar.

Taula 13: Característiques carregador

Unitat de comunicació – Router

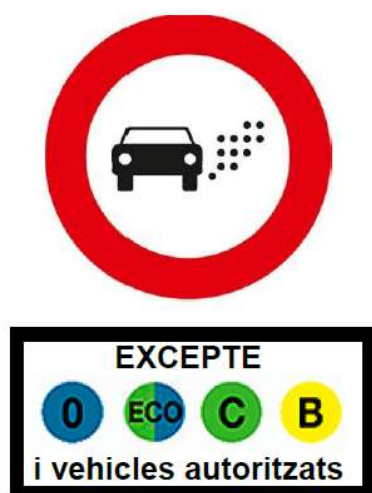
Mòbil 4G-3G-2G
Wifi
Ethernet, WAN i LAN
Protocols i sistemes de seguretat
Xarxa Privada Virtual-VPN
Modbus TCP Slave i Master
Porta d'entrada/sortida
Dimensions: 83x25x74 mm
Pes 125 g
Temperatura operativa -40°C fins a 75°C
Humitat de funcionament 10% a 90% sense condensació.
Mòbil 4G-3G-2G
Wifi
Ethernet, WAN i LAN

Taula 14: Característiques router

1.8.2 Delimitació i senyalització de la ZBE

La senyalització s'instal·larà a l'entrada dels carrers que tenen restringit el trànsit, i té com a objectiu indicar el lloc a partir del qual s'hi prohibeix l'accés als vehicles o usuaris determinats a la futura Ordenança, de manera que es trobin de front en el sentit de la seva marxa.

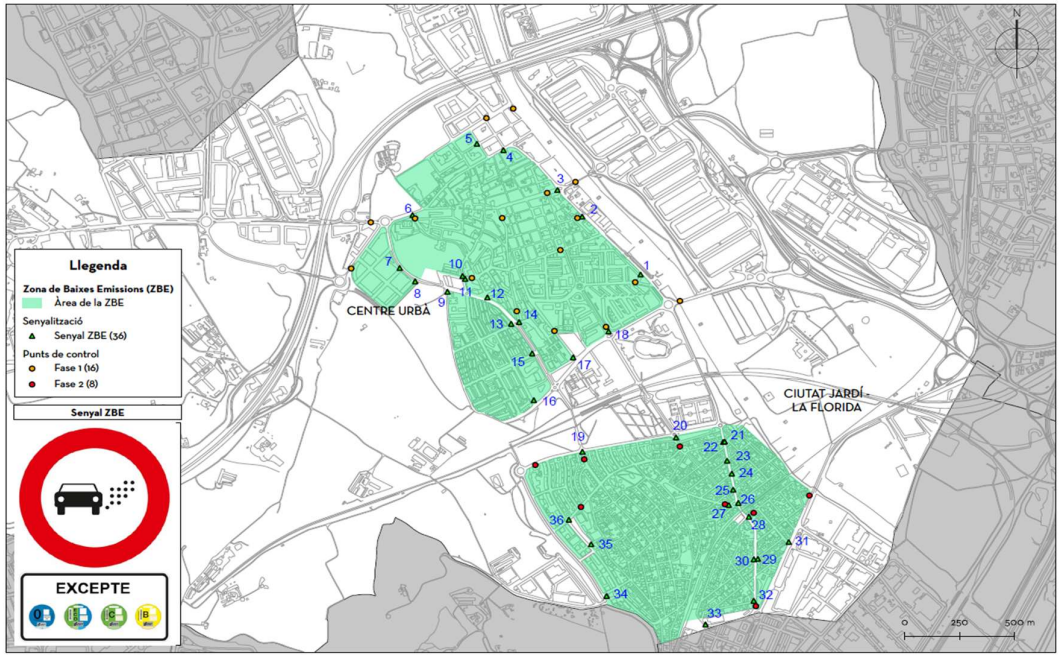
El disseny de la senyalització haurà de tenir característiques similars a la resta de senyals que s'implantin a la regió per facilitar-ne la comprensió. S'inclourà la senyal R-100, que indica la prohibició de circulació de tota classe de vehicles en ambdós sentits, o la senyalització específica normalitzada per a la Zona de Baixes Emissions. En general, les dimensions i la forma de les senyals dependran del tipus de via on estiguin ubicades i hauran de complir amb el que s'estableix al Catàleg de Senyals Verticals de Circulació de la Direcció General de Carreteres i a la Norma 8.1.IC, referent a la senyalització vertical de la Instrucció de Carreteres.



Il·lustració 11: Senyalització de la ZBE

Per al suport de la senyalització vertical de la ZBE, es realitzarà la instal·lació d'un pal de 3 m d'altura fabricat amb tub d'acer galvanitzat, de secció rectangular de 120x60x3 mm. Aquest pal s'ancorarà a una base de formigó HM-20/P/20/X0.

Es proposa incorporar inicialment un total de 36 senyals que indiquin els punts d'accés a la ZBE.



Il·lustració 12: Ubicació proposada de senyalització de la ZBE

1.8.3 Sistema de gestió integrada de la ZBE

El software de gestió i el sistema d'emmagatzematge és una Plataforma Smartcity, una plataforma segura allotjada al núvol (sistema Cloud Microsoft® Azure) i accessible des del navegador web de qualsevol PC del personal autoritzat de l'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda i del centre de control de la Policia Local, sense necessitat d'instal·lar programari ni llicències als equips.

La plataforma proposada, el sistema de comunicacions i el sistema d'emmagatzematge estan certificats en l'**Esquema Nacional de Seguretat a nivell Alt**. Les comunicacions dels equips amb la Plataforma es realitzen a través d'una VPN segura mitjançant la connexió 4G. La connexió 4G permet dotar la xarxa de l'amplada de banda necessària per a la transmissió de dades, imatges i vídeos en alta resolució. Aquesta xarxa basada en connexió 4G amb VPN segura evita possibles piratejos del sistema, garanteix la conformitat de la xarxa amb els requisits de seguretat de l'ENS i ofereix una qualitat de comunicacions sense interferències i amb una millor cobertura que una xarxa sense fil WIFI o Wimax.

La Plataforma Smartcity està integrada en una **única plataforma Cloud de gestió d'equips**, el qual permet visualitzar tots els elements de la instal·lació de manera simultània en una pantalla si fos necessari. També permet la configuració remota dels equips de la pròpia instal·lació. Des de la plataforma es poden gestionar els esdeveniments d'alarma ocorreguts en els equips, de manera que es pugui mantenir un registre dels mateixos.

Les principals funcions són:

- Visualització d'un nombre il·limitat de càmeres de manera simultània per esdeveniment.
- Permet l'ampliació de noves càmeres al sistema de forma il·limitada, sense cost addicional de llicències.
- Configuració dels paràmetres remots de les càmeres, permetent realitzar la configuració dels paràmetres de resolució, zoom, gravació, així com tots els ajustos que permeten els propis equips.
- Tots els esdeveniments es desen a la Plataforma Cloud des d'on es poden gestionar tots els esdeveniments rebuts i definir diferents alarmes o alertes.
- Descàrrega de clips de vídeo. El temps de durada del vídeo a descarregar és configurable, permetent ajustar un valor de 20, 70 segons o un valor personalitzat.
- Cerca avançada que permet seleccionar una càmera per aplicar filtres i fer un seguiment visual ràpid d'un esdeveniment, seleccionant un rang de data i hora. A més, la plataforma permet seleccionar intervals de 1 minut, 10 minuts, 2 hores o 1 dia abans o després de l'esdeveniment, mostrant 12 imatges de forma simultània a la pantalla amb els anteriors rangs de temps.
- Pantalla de cerca de vehicles per matrícula o franja horària i visualització d'imatges en mode carrusel de cada vehicle per ordre cronològic.

- Panell per conèixer l'activitat de vehicles per via identificats per matrícula, amb informe i estadístiques de pas per cada punt de control, permetent filtrar per tipus de vehicle, procedència o data, entre altres paràmetres.
- Permet la traçabilitat dels vehicles que circulen pel municipi.
- Possibilitat de configuració com a radar de tram detectant la velocitat mitjana dels vehicles per matrícula.
- La Plataforma Smartcity permet l'accés a la mateixa des de dispositius mòbils (telèfons intel·ligents i tauletes).
- L'accés a la plataforma es realitzarà mitjançant perfils d'usuaris amb contrasenya.
- Gestió de sancions, generació de llistes d'autoritzats i detecció d'infraccions. Enviant matrícula i evidència al l'Organisme de Gestió Tributaria (OGT).
- Es pot demanar també que emmascari les matrícules i les cares dels que no estan sancionats

La solució proposada incorpora un sistema avançat de gestió i anàlisi de vídeo, que permet el processament, l'emmagatzematge, i la cerca i visualització de les seqüències de vídeo provinents de les càmeres, amb totes les funcions avançades, incloent el detector de moviments intel·ligent i potents algoritmes de reconeixement.

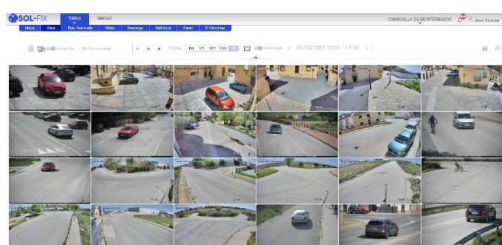
Inclou una Base de Dades per a l'emmagatzematge i gestió de matrícules. Una vegada emmagatzemades les dades, permet la cerca completa de dades històriques, visualitzar-les i exportar-les. Pot gestionar llistes blanques, llistes negres, alarmes i autoritzacions que permeten funcionar com un sistema d'administració d'estacionament i un sistema de control de seguretat complet, com ara per definir quins vehicles poden accedir a zones d'accés restringit, condicionat fins i tot per tipus o horari.



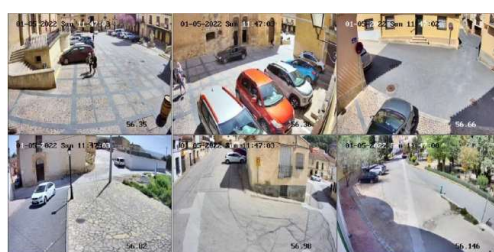
Càmeres Geolocalitzades en el mapa.



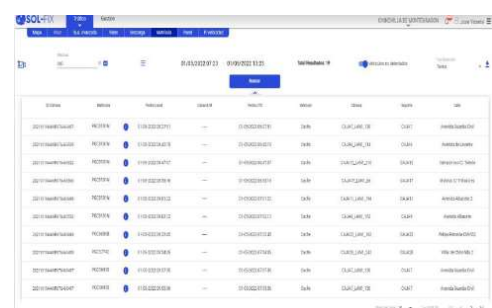
Imatges d'alerta en el mapa.



Visualització d'un nombre il·limitat de càmeres de manera simultània per esdeveniment



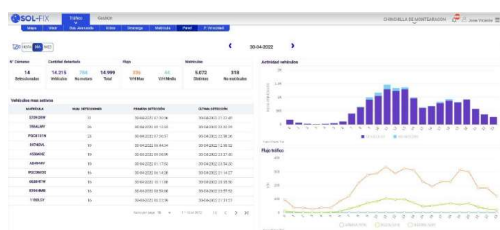
Vídeo en temps real.



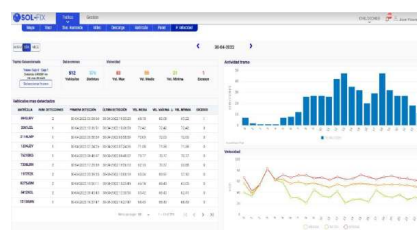
Generacions de llistes d'interès (autoritzades, restringides, llista blanca, llista negra).



Detecció d'infraccions



Detecció de matrícules i Comptatge de vehicles.



Anàlisi per zones de control, detecció de la velocitat del vehicle (mínima, mitjana i màxima, temps).

Les característiques del sistema avançat de gestió i anàlisi de vídeo són les següents:

- Velocitat de gravació: 15-30 fps.
- Memòria de buffer per a gravacions, amb pregravació de fins a 60 segons.
- Resolució de la imatge, des de CIF fins a 10 megapíxels.
- Còdecs de vídeo: M-JPEG, M-JPEG2, MPEG4, H-263, H-264, H265, H265+.
- Compatible amb les càmeres IP més estàndard del mercat.

A més, és un sistema interoperable i escalable, permet la creació de llistes blanques o negres de vehicles i generar comentaris per a cada matrícula (vehicle robat, vehicle implicat en robatori, etc.).

A continuació es resumeixen les principals característiques generals i funcionals de la plataforma SmartCity proposada.

Descripció	Plataforma Smartcity VMS (amb gestor de vídeo inclòs) per a gestió municipal mitjançant evidències de foto, vídeo i gestió de matrícules
Característiques principals	Única Plataforma per a Dades, foto i Vídeo. Certificada en Esquema Nacional de Seguretat Alt segons normativa.
	Sistema de recerca avançada per esdeveniments en menys de 30 segons. Descàrrega de fotos i vídeos.
	Entorn Web d'ús mòbil i connexió segura mitjançant Cloud Microsoft Azure. Possibilitat d'ús mitjançant dispositius mòbils.
	Múltiples funcionalitats (Mapa, Visor d'esdeveniments, Vídeo en Temps real, gestió de Trànsit, matrícules, recerques, mobilitat, ZBE, Gestió de dispositius sancionadors, mesurament mediambiental, Control d'Accessos, aforaments, punt interfonía...)
Seguretat de plataforma	Dissenyada sota totes les exigències d' ENS Nivell ALT. Comptant amb Certificació ENAC. La plataforma certifica un abast molt ampli per als municipis garantint : "Els sistemes d'informació que suporten els serveis d'instal·lació, manteniment i desenvolupament de la plataforma SMARTCITY que integra els sistemes de comunicacions i els sistemes intel·ligents que permeten: l'anàlisi de vídeo i imatges; càmeres de vídeo vigilància; CCTV; mesurament del flux del trànsit; sistemes de control de velocitat i/o de detecció d'infraccions de trànsit; la gestió de sensors i dispositius IoT; monitoratge, gestió i control de passos de vianants intel·ligents mitjançant videocàmeres; control de baixes emissions (ZBE); control d' accessos i sistemes anti-intrusió."
Funcionalitats de Recerca	Mòdul especial "Cerca Avançada", el qual permet a l'usuari buscar un esdeveniment en menys de 30 segons sense necessitat de disposar de dades, únicament amb imatges, el procés està patentat i funciona

	mitjançant tractament d'imatges captades per moviments. Aquest sistema permet descarregar vídeos d'evidències des de 20 segons.
	Recerca en Panell Matrícules amb multitud de filtres, rangs temps, lletres, números, zona de control, carrer, suport, color, velocitat, marca, tipus de vehicle, compatible amb matrícules de més de 100 països.
	Integració de llistes d'interès (blanques o negres) en cercador, permetent crear llistes ocultes d'interès policial i avisos en temps real per alertes.
	Mòdul d' identifications d'infracció
	Anàlítica per velocitat en zones de control (P. Velocitat). L'usuari podrà identificar en base a filtres àrees de control per tram, identificant nombre de deteccions, velocitat mínima, mitjana i màxima i nombre d' excessos.
	Dins de Visor, l'usuari podrà connectar-se en vídeo en temps real podent prendre decisions ràpides sobre situacions de risc.
Visualització de consultes	▪ Llistes exportables ▪ Histograma ▪ Gràfics de barres i de fluxos ▪ Mapa de calor ▪ Avís fotogràfic en mapa per esdeveniments ▪ Alertes en pantalla i dispositiu mòbil amb efecte sonor sobre registres en llistes de seguiment
Llistes d' interès policial Tipus	▪ Creació de llistes il·limitades ▪ Lliure creació de nom en llista, sota el context de Blanca o Negra ▪ Diferents dades a incloure amb personalització policial: Matrícula, model de vehicle, color, observacions amb text (nº atestat policial...) ▪ Personalització de nivells de prioritat ▪ Personalització d' avisos ▪ Possibilitat de crear llistes col·laboratives amb altres cossos policials ▪ Recerca per filtres, visió de detalls ▪ Exportació de dades
Sistema d' Avisos	Avisos sonors pop up en plataforma amb imatge i dades
	Registre o no de dades d'interès (segons directriu de l'usuari)

	Avisos en temps real amb dades i imatge completa de l'esdeveniment a dispositius mòbils via plataforma o Telegram.
	Publicació en mapa d'alertes
	Històric d' alertes en gestor
Informes	Informes en Panell informatiu (Activitat de Vehicles per trams de temps i zona, fluxos de trànsit de mobilitat (vehicles/h mitjans o màxims), Vehicles més actius per zona, nº de deteccions, possibilitat de veure imatge i descarregar vídeos sobre l'informe.
	Informe ZBE, informe de mesuraments de Clima, informe de Telemetria de funcionament del sistema
	Informe P. Velocitat: Vehicles més detectats en una zona de mesurament per tram, velocitat mínima, mitjana i màxima, nº d'excessos de velocitat, fluxos de km/h mitjà i d'activitat. Informe amb possibilitat de veure imatge i vídeo de cada esdeveniment mostrat
Reports	Possibilitat de rebre reports
	Personalització a l'usuari
Gestió de cambres	Geolocalització de suports, cambres, amb carrer, coordenades, horari de creació, modificació i tipus de bàcul.
	Identificació detallada de dispositius (Càmeres, IoT), ID, IP, Nom, nº de sèrie, tipus de caixa, carrer, marca, tipologia de dispositiu, tipus de posició i recerca de detalls. Gestió de detalls de comunicació: IP, ICCID, SIM/Nº de telèfon dades i perfils
	Alta de trams d'interès amb posicionament en mapa i càlcul de distàncies i velocitat. Incorporació
Gestió de zones	Creació de zones d'interès
	Identificació per evidències (foto/vídeo)
Auditoria d'activitat	Registre complet de traçabilitat i usabilitat del sistema i els seus usuaris en base als requeriments de l'Esquema Nacional de Seguretat nivell alt i LOPD.

Gestió d' usuaris i rangs	Gestió de permisos i rangs a petició del titular usuari.
Escalabilitat	Permet creixement il·limitat incorporant nous dispositius de lectura de matrícules, càmeres de visió i/o altres dispositius intel·ligents IoT.
Característiques addicionals	Mòdul de dispositius d'identificació d'infraccions: ▪ Foto Pas Vianants Intel·ligent, Foto Stop, Foto Roig. ▪ Mòdul de Control d' Accessos. ▪ Mòdul de gestió de zona de baixes emissions (ZBE). Web de Permisos i autoritzacions ZBE. ▪ Exportació d'evidències (foto, vídeo, dades) sancionadores a organisme sancionador o empresa adjudicada. Connexió a DGT o organisme pertinent extern ▪ Mesurament de velocitat i Radar. ▪ Mòdul de control d'accessos per turisme (període d'estada, dia d'entrada i sortida, país) ▪ Mesurament de clima i analítiques mediambientals ZBE ▪ Gestió de zona de pàrquing Identificació d'esdeveniments de calor (incendis, zones de residu) Aplicació de control d'aforaments i comptatge de vianants Connexió d'interfon policial mitjançant Punts d'Emergències policials amb càmera i vídeo. ▪ Gestió i validació de sancions

Taula 15: Característiques generals i funcionals de la plataforma SmartCity proposada

Cal destacar que en l'avaluació de les actuacions també s'inclou la sol·licitud d'autorització del sistema de control de trànsit a la **Comissió de Control dels Dispositius de Videovigilància de Catalunya**, sent aquest aspecte obligatori a Catalunya. Això inclou l'assessorament per realitzar la sol·licitud, la recopilació de la informació necessària per complementar els formularis requerits i la redacció del document **CCDVC** del sistema de videovigilància i control de trànsit, així com la prevalidació del qüestionari amb els assessors del CCDVC. Addicionalment, es valora en el pressupost també el cost per a la renovació d'aquesta autorització transcorreguts 12 mesos de la concessió de la mateixa."

1.8.3.1 *Reconeixement de matrícules i funcionalitats específiques*

El sistema emprat per a la detecció de matrícules permet la identificació dels vehicles amb les següents característiques:

- Captura d'imatges.
- Detecta la presència del vehicle a la zona de control mitjançant el detector de moviments intel·ligent, que analitza les imatges captades des de la càmera LPR (sense necessitat de bucles o espirals d'inducció, ni làser).
- El detector de moviments intel·ligent detecta el moviment i classifica el tipus d'objecte detectat (persona, vehicle, etc.), però actua només amb vehicles.
- Captació de les imatges que contenen la matrícula del vehicle. (Estadística de les coordenades de les matrícules detectades).

- Reconeixement de la matrícula del vehicle en horaris diürns, des d'imatges en color, i en horaris nocturns (il·luminació inferior a 50 lux.), des d'imatges blanc/negre.
- El sistema reconeix totes les plaques de matrícula de vehicles mencionades en la llei vigent a Espanya.
- Funcionament en qualsevol condició meteorològica i de llum.
- Reconeixement de matrícules en vehicles amb velocitat de moviment de fins a 120 Km/h.
- Reconeixement de matrícules amb un programari OCR integrat en ambdós sentits de circulació, amb una única càmera i optimitzat amb un algorisme que permet l'anàlisi de la imatge completa per millorar la fiabilitat en el reconeixement de matrícules propi de l'OCR.
- Fiabilitat de reconeixement de matrícules superior al 98% gràcies a l'anàlisi de les imatges captades i un algorisme específic dissenyat per identificar plaques de matrícula en imatges. Aquest algorisme permet el reconeixement de matrícules fins i tot quan no només hi ha caràcters alfanumèrics a les plaques o quan es tracta de matrícules estrangeres.
- Cada registre, a part de les seqüències de foto i/o de vídeo, conté les dades d'identificació:
 - Número identificatiu del registre (registres amb numeració concurrent durant 24h).
 - Data, Hora de la identificació, Temps d'activació del sistema.
 - Hora d'entrada i de sortida del vehicle en/des de la zona de control (en mil·lèsimes de segon).
 - Número de matrícula del vehicle detectat.

1.8.3.2 Control d'infraccions i la gestió de sancions

La gestió de sancions és una part important del sistema de control i vigilància implementat a la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Santa Perpètua de Mogoda. A continuació, es descriuen els aspectes rellevants d'aquest procés:

1. Detecció d'infraccions: El sistema de càmeres i sensors identifica els vehicles que incompleixen les restriccions de circulació establertes a la ZBE, com ara vehicles sense autorització, que no compleixen els criteris d'emissions o que circulen fora dels horaris permesos.
2. Generació d'avisos i registre d'infraccions: Quan es detecta una infracció, el sistema genera automàticament un avís i registra la infracció juntament amb les dades identificatives del vehicle, incloent-hi la matrícula, la data i hora, i la ubicació.
3. Identificació del titular del vehicle: Amb les dades de la matrícula, es realitza una cerca en les bases de dades oficials per identificar el titular del vehicle i la seva adreça de notificació.
4. Notificació de les sancions: Es notificarà la proposta de sanció a l'Ajuntament i a l'òrgan de Recaptació i Gestió de Tributs.

5. Informació i transparència: El sistema permet mantenir un registre complet de les infraccions, els pagaments i les reclamacions, amb l'objectiu de proporcionar informació i transparència als ciutadans i les autoritats locals.

En resum, la gestió de sancions és una part fonamental de la implementació i funcionament efectiu de la ZBE, ja que contribueix a fer complir les restriccions de circulació i promou el compliment de les normatives mediambientals. A més, facilita un procés ordenat i transparent per als infractors per resoldre les sancions imposades.

1.9 PLA TEMPORAL D'EXECUCIÓ

La implantació de la ZBE al CENTRE URBÀ s'ha executat en un termini de 4 mesos i al BARRI DE LA FLORIDA es calcula en aproximadament 4 mesos de durada.

Es preveu un termini addicional de 6 mesos per a la posada en marxa del sistema de control i l'inici del règim sancionador.

S'adjunta calendari

	2025				2026				A determinar
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
Instal·lació d'elements de camp de ZBE									
Instal·lació de de sensors mediambientals.									
Execució Obra Civil FASE 1									
Instal·lació de les Càmeres y Senyalització FASE 1									
Execució Obra Civil FASE 2									
Instal·lació de les Càmeres y Senyalització FASE 2									
Posada en marxa sistema de control									
Posada en marxa del sistema de control: - Desenvolupament de l'aplicació per al municipi - Proves de comunicació i posada en marxa del sistema - Formació del personal									
Inici del règim sancionador									
Seguiment indicadors qualitat de l'aire									
Càlcul dels indicadors previs									
Informes de seguiment									

Il·lustració 14: Programació del projecte