

COMUNICADO DE PRENSA

EL TSJC DA LA RAZÓN AL GREMI DE BARCELONA Y ANULA LA ORDENANZA DE LA Zona de Bajas Emisiones

La [Sentencia nº 971/2022 de 21.03.2022](#) (haga click para su descarga), aunque reconoce la grave situación de contaminación, anula la ordenanza de ZBE porque es una medida de máxima restricción (por amplitud de afectados, de territorio y horaria) y con vocación progresiva (ampliar en el futuro), y a pesar de dicho calibre, **el Ayuntamiento no ha cumplido con la coherencia, la proporcionalidad y la motivación suficiente que le exige la ley a cualquier administración cuando regula a los ciudadanos.**

Cómo resumen, la sentencia reprocha al Ayuntamiento de Barcelona que durante el proceso de tramitación de la ordenanza:

- No ha realizado **ninguna estimación del impacto (social y económico) esperado de la ZBE sobre ciudadanos y actividades económicas.** La sentencia reconoce que condiciona la movilidad en la ZBE a la capacidad económica del titular, afectando por ende a las personas que menor poder adquisitivo tienen.
- **No baraja ninguna medida alternativa o menos restrictiva**, como establecer anillos o subáreas a proteger, **el retrofit o alternativas de reequipamiento técnico** para los vehículos o **"actuar sobre el mayor foco de contaminación de la ciudad que es la zona portuaria."** (49,2% de NOx y 51,6% de PM10). Incluso señala la sentencia, que la ZBE de la Ordenanza es "más cercana a una zona de intervención ambiental, propia de un instrumento de planificación".
- **No han usado datos de contaminación actualizados.** La tramitación de la ordenanza se inició en 2019 sin contemplar los inventarios de 2017, 2018 y 2019, que -además- ponen de manifiesto una tendencia progresiva de descenso, lo que tampoco lo contempla el consistorio. Los informes de emisiones en los que se basó la ordenanza son el 2015, con datos de contaminación hasta el 2013.
- Reprocha que el Ayuntamiento suministró información no actualizada e imprecisa en el proceso participativo, por ejemplo:
 - que **las referencias de la OMS respecto al NO2** no se habían superado en la media anual, siendo **sólo 2 estaciones de medición (Eixample y Gracia) de las 11 disponibles, donde se superó.**
 - o que la reducción de la mortalidad con el **PM2'5**, cuando este contaminante **no procede principalmente del tráfico de vehículos.**
- El Ayuntamiento no aporta ningún dato -es decir, no motiva- que permita determinar:
 - el número de vehículos afectados en sus distintas categorías (motos, turismos, furgonetas, camiones, autocares) ni se cuantifican los destinados a una actividad profesional, comercial o económica.

- porqué quedan exentos permanentemente determinados vehículos en función de su utilidad (incluidos los de la administración) y otros no, ni el porqué del sistema transitorio de la Ordenanza (que lo estableció en 1 año, salvo las prórrogas posteriores con motivo del COVID).
- que no haya distinción entre vehículos de residentes y no residentes.
- el porqué de 10 autorizaciones anuales y no otras.

La sentencia recoge 2 votos particulares de magistrados. Ambos muestran su conformidad con la decisión de anular la ordenanza por falta de motivación de la misma. No obstante, recogen aspectos que se omiten en la sentencia y consideran necesarios destacar. Algunos son:

- La lucha contra la contaminación de una gran ciudad debe hacerse transversalmente.
- Las medidas de restricción deben adoptarse cuando todas las medidas de menor impacto han resultado insuficientes.
- La movilidad en transporte público debe estar garantizada previamente a las restricciones, y el ayuntamiento no prevé ni el coste.
- Se hace preciso motivar porqué se excluye considerar los proceso de reequipamiento cuyo coste técnico no es excesivo (si lo es el proceso de homologación ante la Administración).

No puede pasarse por alto el siguiente planteamiento a modo de conclusión: **¿La protección al medio ambiente debe aprovecharse para exigir menos requisitos tradicionales de la buena regulación a los políticos cuando hacen leyes?**

Tras la Sentencia, **seguimos trabajando**, y como representantes de **los Talleres de Reparación reclamamos**:

- Que nos vuelvan a abrir la puerta que se nos cerró, a **valorar alternativas tecnológicas para hacer menos contaminantes los vehículos ya matriculados**, más propio de un consumo responsable con el medio ambiente que el *usar y tirar* (o enviar a otro sitio).
- Esta revaloración debe pasar necesariamente por **analizar de forma autocrítica la normativa que afectaría a la reequipación tecnológica, especialmente la de homologación que, con la actual configuración, supone unos costes económicos que desincentiva la inversión** privada para ofrecer en el mercado alternativas rentables a vehículos ya en circulación.
- Que se evalúe efectivamente las emisiones del **Puerto, el Aeropuerto, la Central Térmica del Besós y la planta incineradora de Sant Adrià**, para tener una fotografía global. Cabe recordar que SÓLO los vehículos están siendo sometidos a medición.

GREMI DE TALLERS DE BARCELONA - www.gremibcn.com

Para más información, consultas o entrevista, están a su disposición:

-Sr. Celso Besolí, Presidente

-Sr. Ramón Casas, Secretario General

Tel. 93 451 66 67, Email: prensa@gremibcn.com

Facebook: @gremitallersbcn

Twitter: @gremibcn

Instagram: @gremitallersbarcelona