



## **El Gremi de Talleres de Barcelona presenta alegaciones contra la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona**

**La Asociación ha elaborado una serie de propuestas que espera se trasladen al próximo Pleno del Ayuntamiento**

El Gremi de Talleres (CETRAA Barcelona) ha realizado una serie de alegaciones contra la ordenanza que regula la que será la mayor zona de bajas emisiones de Europa y la que mayores sanciones aplicará. Desde la Asociación consideran extremadamente necesario que se revisen las necesidades de los profesionales del colectivo, que pueden ver gravemente afectados sus negocios.

El texto inicial de la ordenanza no prevé la necesidad para los talleres de mantenimiento y reparación de circular con el vehículo de sus clientes para el diagnóstico de avería y comprobación de reparación. Además de otras cuestiones, en definitiva, no recoge una ordenación ponderada entre la reducción estimada de emisiones que se pretende alcanzar y las dificultades que crea a la ciudadanía —en especial a aquellos con menores recursos económicos— con restricciones a la circulación menos flexibles que en otras ciudades europeas.

Se ha dado paso a establecer la ZBE más grande de Europa, con las mayores sanciones, pero no a introducir un criterio de uso del automóvil que restrinja primero las prácticas más flagrantes y, tras comprobar los resultados, aplique medidas progresivas.

“No hay más tiempo para excusas, es hora de actuar”, dijo el Comisario Europeo de Medio Ambiente, Karmenu Vella, cuando el pasado mes de julio la Comisión Europea reactivó el expediente sancionador a España por los elevados niveles de contaminación en Madrid y Barcelona, que contribuyen a superar los límites de NO<sub>2</sub> desde 2010. “La respuesta ha sido una ordenanza hecha con brocha gorda, cuando se necesita bisturí” argumentan desde el Gremi.

En sus alegaciones a la Ordenanza ZBE, el Gremi denuncia:

- A. Ha habido una falta de voluntad para aplicar las medidas de manera flexible y progresiva, decretando así una instauración extensiva, permanente e indiscriminada de las limitaciones sobre un espacio geográfico de 95 km<sup>2</sup>, que resulta ser el mayor de Europa, afectando a la totalidad de la circulación interurbana, puesto que se extiende a los grandes municipios colindantes con la



ciudad de Barcelona. La exención del puerto y de la Zona Franca (portuario) carece de justificación.

- B. La restricción a la circulación impuesta a los automóviles sin distintivo ambiental se hace, por el momento, de forma indiscriminada, es decir:
- Sin aplicar criterios de proporcionalidad respecto al uso y la caracterización técnica del vehículo, como son el kilometraje, la necesidad y las condiciones de la conducción, las emisiones, los segmentos y el mantenimiento de los equipos anticontaminantes instalados.
  - Sin prever un sistema de autorizaciones y reconocimiento por adecuaciones y transformaciones con incidencia en las emisiones a la atmósfera.
  - Sin reconocer la idiosincrasia y la necesidad de una regulación específica para los vehículos de dos ruedas (categoría L).
  - Sin atender al valor patrimonial del parque de vehículos clásicos e históricos.
- C. Falta de análisis del impacto sobre la actividad económica de los talleres de reparación y mantenimiento de automóviles, y sobre la prestación del servicio, como no considerar la prueba de vehículos reparados y/o para diagnóstico, así como un insuficiente plazo de régimen transitorio.
- D. La modificación de aspectos esenciales de la ordenanza se otorga a la Alcaldía, sin que se someta a debate por parte de los grupos políticos.
- E. El sistema sancionador y de gestión que establece es con diferencia el más oneroso entre los que se han definido en otras ciudades europeas de nuestro entorno.
- F. Se empezó antes con la difusión pública que con el debate. Aun así, no se han tenido en cuenta las recomendaciones del informe del Defensor del Pueblo (Síndic de Greuges) que califica de arbitrarias y discriminatorias las medidas restrictivas que afectan a personas y colectivos concretos que, sin hacer un uso intensivo de los vehículos afectados, los necesitan para sus actividades o circunstancias puntuales.

El Gremi insta al Ayuntamiento de Barcelona a la reformulación con las siguientes demandas:

- 1) Introducir en la aplicación de la norma las consideraciones de uso, por segmento automovilístico según tamaño y potencia, y en función del buen mantenimiento de los sistemas anticontaminantes del vehículo.



- 2) Introducir el reconocimiento e incluso la promoción de las adecuaciones y transformaciones en vehículos, como en el caso de Alemania, que cofinancia la instalación de filtros.
- 3) Establecer estrategias municipales estables para el control y fomento de un mantenimiento responsable de los automóviles que preserve el buen estado de sus sistemas anticontaminantes.
- 4) Exención a los talleres cuando circulen con vehículos sujetos a una prueba dinámica de diagnóstico o comprobación por orden de encargo autorizada por el usuario del vehículo, así como preservación del servicio de grúas y la asistencia en carretera.
- 5) Regulación específica para los vehículos de dos y tres ruedas (categoría L), e incluso considerar una exención transitoria, por su contribución favorable a la movilidad en relación a las emisiones que aporta a las cifras globales.
- 6) Someter las futuras modificaciones de la ordenanza a los controles previos propios de participación democrática del Pleno del Ayuntamiento.
- 7) Reducción de los importes de las sanciones previstas.

El Gremi trabaja para sensibilizar a las autoridades respecto a la problemática de los talleres e incorporar sus aportaciones a la mejora conjunta de la sostenibilidad de la movilidad en la ciudad, esperando que en el próximo Plenario del Ayuntamiento de Barcelona donde se debatirán las alegaciones, junto con otras que hayan podido ser aportadas por otras entidades acreditadas así como ciudadanos, se promoverán enmiendas que contribuyan a una adaptación menos traumática que la propuesta actual.

Puede ver el documento remitido al ayuntamiento [aquí](#).

Madrid a 27 de noviembre de 2020

### **Acerca de CETRAA**

CETRAA (Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines) es una institución que agrupa a 28 asociaciones provinciales del sector del mantenimiento y reparación del vehículo. Fundada en 1979, la confederación está presente en 15 comunidades autónomas del territorio español, representando y



**CETRAA**  
CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA  
DE TALLERES DE REPARACIÓN  
DE AUTOMÓVILES Y AFINES



defendiendo los intereses de cerca de 25 000 empresas del sector del mantenimiento y reparación del automóvil, e informando a los automovilistas sobre sus derechos y obligaciones en lo referente al mantenimiento de sus vehículos. A nivel europeo, CETRAA también se incluye en varios grupos de trabajo junto con otros organismos internacionales con el fin de ofrecer el máximo apoyo a sus asociados.

**Contacto de prensa:**

Alejandro Galindo – [FA comunicación](#)

Tfno.: 91 562 55 90

E-mail: [comunicacion@cetraa.com](mailto:comunicacion@cetraa.com)

Se concede el derecho de reproducción total o parcial de esta información siempre que se cite la fuente o se enlace directamente con el texto de nuestra página web.

Según la Ley Orgánica 15/99, de Protección de Datos de Carácter Personales, le informamos de que CETRAA mantiene un fichero denominado "RELACIONES INSTITUCIONALES" con sus datos inscritos en el Registro de Protección de Datos, para remitirle información de prensa. Tiene derecho a acceder a sus datos, rectificarlos o cancelarlos mediante escrito dirigido a CETRAA. c/ Príncipe de Vergara, 74 – 28006 Madrid indicando su nombre completo y dirección.