

El Govern rehuye las restricciones al coche en la ciudad en el plan de mejora del aire

La Generalitat cederá a los grandes municipios la opción de prohibir el tráfico a los coches más contaminantes en las áreas urbanas contaminadas | El Govern avala la idea de crear zonas de atmósfera protegido, pero teme los impactos que tendrían las restricciones al coche en ellas | Habrá recomendaciones a no usar el coche privado en caso de episodios de polución aguda

Medio ambiente | 22/09/2011 - 20:40h

El gobierno catalán recomendará no usar el **coche privado** en los episodios agudos de **contaminación del aire** pero no tiene previsto establecer prohibiciones taxativas en ningún caso. "Si prohibiéramos el paso en unas zonas, se podrían colapsar las áreas cercanas", argumtan fuentes del Govern. De hecho, la **Generalitat** apuesta por los incentivos y no por las prohibiciones en su nuevo plan de mejora de la calidad del aire, que recogen 34 medidas ordinarias y cuatro extraordinarias para combatir la polución en el área de Barcelona. El gobierno catalán espera así dar una respuesta a las autoridades comunitarias ante el expediente abierto por la contaminación del aire que sufren 39 municipios del área de Barcelona.

El plan constituye un nuevo intento de adecuar la **calidad del aire** a las exigencias de las normativas comunitarias. El anterior gobierno tripartito impulsó su propio plan, sin que lograra cumplir las metas planteadas.

No obstante, el éxito del plan depende en gran medida de competencias que debe ejercer la Administración central. Se espera que el Ministerio de Medio Ambiente cree autorice las zonas urbanas de atmósfera protegida (Zuap), en las que los municipios podrán limitar el acceso a los vehículos más antiguos y contaminantes. Y para ello, se deberá regular la instauración de un sistema de distintivos de los vehículos que los diferencie en función del nivel de polución (con adhesivos de color rojo, amarillo, naranja y verde).

Los municipios mandan

Pero el Govern quiere que sean los propios municipios (los de más de 100.000 habitantes) los que en todo caso tomen la iniciativa de restringir o prohibir el tráfico a los vehículos más sucios. No obstante, los autores del plan estiman en este sentido que se debería hacer un uso muy prudente de esta medida, puesto que podría tener un elevado impacto en el número de vehículos afectados y podría ser especialmente perjudicial para las tareas de determinados que se mueven en el centro de la ciudad. "No estamos en contra de las Zuap, no hay desacuerdo con esta idea, pero son los ayuntamientos los que deben fijar esas restricciones", dicen fuentes próximas a la autoría del plan. También puede interpretarse que la Generalitat cede esta patata caliente a los ayuntamientos para que asuman todas las consecuencias de una medida que podría ser impopular en ciertos sectores.

Los expertos independientes que han asesorado la redacción del plan juzgan que es clave que en las zonas de atmósfera protegida se dé prioridad en el acceso o se ofrezca espacios de aparcamiento gratuitos o de bajo coste a los vehículos limpios (con adhesivo verde+), como híbridos, de gas o eléctricos, con objeto de incentivar su uso. La renovación de la flota de vehículos de reparto con motor diésel es otro asunto clave.

Reformas fiscales

Asimismo, el plan catalán insta el cambio del impuesto sobre hidrocarburos para poner fin a los beneficios fiscales que tiene ahora el gasoil (lo que ha causado la "dieselización" del parque automovilístico y la alta polución por **NO₂**). E igualmente, se ve necesario que el impuesto de matriculación se fije en función de las emisiones que contaminen el aire, por lo que se promueve una modificación de la Ley de Haciendas Locales. Los expertos consideran que para que todo esto tenga éxito es necesario que en las zonas de atmósfera protegida haya espacios gratuitos o de bajo coste (vehículos de adhesivo verde+) para los coches híbridos, de gas o eléctricos, con objeto de incentiva su uso.

El plan pivota sobre un amplio abanico de propuestas para mejorar el transporte público (transporte ferroviario, aparcamientos disuasorios, interconexiones de transporte públicos); se fomentará los carriles de alta ocupación, y se incluye una reducción del coste de los peajes para los vehículos menos contaminantes. Así, podrán tener un descuento del 20% (inicialmente en los túneles de Vallvidrera y en la C-32 en el Maresme) los vehículos con bajas emisiones (menos de 108 gramos de CO₂/km en los coches diésel y menos de 120 g de **CO₂**/km en los de gasolina e híbridos). No obstante, el alcance de esta medida es limitada, pues proporcionalmente son pocos los vehículos que pasan por estos dos peajes, y muy pocos (un 5%) los que reúnen estos requisitos para acogerse a la bonificación.

Motos eléctricas

Igualmente, se apoyarán los modos de transporte con combustibles alternativos y se espera un alto desarrollo los vehículos eléctricos, hasta el punto de que se plantea como objetivo lograr que en el año 2020 el 70% de las nuevas

motocicletas sean eléctricas. Para favorecer el cambio, el Gobierno ya está trabajando en estrecha colaboración con los sectores vinculados a la moto en Catalunya, que supone el 80% de la fabricación española de motocicletas.

El plan cede a los ayuntamientos la adaptación de diversas medidas, como el control de los vehículos contaminantes, la mejora de las flotas desde el punto de vista ambiental y la decisión de no autorizar calderas nuevas de gasoil y carbón en las zonas contaminadas.

Cementerías y térmicas al ralentí

Igualmente, se ha previsto la entrada en funcionamiento de medidas extraordinarias cuando se produzcan episodios de contaminación ambiental. En estos casos, la Generalitat podrá recomendar a los ciudadanos que no usen el coche, pero no prevé ordenar las restricciones. Además, ha previsto que las centrales térmicas (Sant Adrià del Besòs, Port) puedan reducir su actividad o que las cementerías (Pallejà, Montcada o Sant Feliu) pongan coto al ingente tráfico de camiones (de cock de petróleo) desde el puerto. Igualmente, se abre aquí la puerta a instaurar medidas para limitar la velocidad máxima en las vías principales de entrada, en línea con lo que hizo el anterior gobierno. Las alertas serán fijadas en función de diversos parámetros (contaminación, evolución de los contaminantes...) sin que se tome en consideración un único indicador de polución.

Proceso participativo.

Durante el proceso de elaboración del plan, se han recogido 245 propuestas, un 67% de las cuales han sido aceptadas. El objetivo es que en el año 2015, las emisiones de óxidos de nitrógeno se reduzcan un 20% respecto al año 2008 y que las emisiones de partículas en suspensión, con un diámetro inferior a 10 micras se recorten un 16%. No obstante, en el caso concreto del tránsito urbano la polución de estos dos contaminantes debe reducirse un 33% (pasando los NOx de 7.980 toneladas anuales a 5.347 toneladas y las partículas de 373,5 a 250,5 toneladas).