

CIUDADES LIBRES DE EMISIONES

Posted on 21/04/2008 by Naider



Zonas de Bajas Emisiones (Low Emission Zones) es el nombre de la iniciativa destinada a evitar la presencia en el interior de las ciudades europeas de vehículos contaminantes. La lista de las que ya han puesto en marcha la iniciativa es significativa: Londres, Berlín, Estocolmo, Göteborg, Hannover, Maastrich, Róterdam, Utrecht. Otras como Oslo, Ámsterdam, Bremen, Friburgo, se preparan para aplicarla.

A la vista de los impactos que sobre la salud de las personas tiene el deterioro de la calidad del aire de las ciudades como resultado de la masiva presencia de coches circulando por sus calles, lo que sorprende es que algo así no se haya puesto en marcha antes. Sólo en el caso de España, datos oficiales hablan de más de 16.000 muertes prematuras al año como resultado de la mala calidad del aire que se respira en los entornos urbanos. La reacción de las ciudades europeas de referencia tenía que llegar y, por lo que se ve, ya ha comenzado. La iniciativa pivota sobre la prohibición directa de circulación en el entorno urbano de aquellos vehículos que sobrepasan determinados estándares de emisiones definidos por la Unión Europea. Complementariamente, algunas ciudades aplican peajes a los vehículos que acceden a sus espacios centrales.

En el País Vasco estudios recientes del Gobierno muestran el alcance de los problemas asociados al transporte y la movilidad. En un día de labor, más de 150.000 conductores se ven afectados por atascos en las carreteras vascas, con una pérdida media de tiempo de 20 minutos diarios, equivalentes a unas ocho jornadas de trabajo anuales por conductor. Las emisiones de partículas (PM10) debidas al transporte han aumentado significativamente desde 1990. Su relación con las afecciones respiratorias, especialmente de los sectores más vulnerables como la infancia y la gente mayor, está clara para la medicina.

Se ha calculado, asimismo, que en el conjunto de Euskadi en torno a 380.000 personas están expuestas de manera regular a ruidos por encima de los 55 decibelios procedentes del tráfico de las carreteras. En el caso de Vizcaya esa proporción es de una cada cuatro personas. Las externalidades del transporte en nuestro país han sido estimadas en 2000 millones de euros al año, la mitad del presupuesto total de la Y ferroviaria.

Los datos de movilidad de las capitales vascas son, asimismo, significativos. Según el reciente "Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca, 2007" del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno, el 82% de los desplazamientos diarios que acceden del exterior a la ciudad de Vitoria-Gasteiz lo hacen en vehículo, 67.293. En el caso de Donostia-San Sebastián el porcentaje es del 65%, con un total de 102.473 vehículos. En Bilbao la proporción es del 51%, con un total de 153.896 coches. La penetración del transporte público ha alcanzado en Bilbao el 29%, en Donosti es del 21% y en Vitoria-Gasteiz del 6%. En definitiva, el vehículo privado "sigue ganado espacio en el conjunto de la movilidad, con una presencia generalizada en todos los ámbitos geográficos y con independencia del motivo" (Estudio de movilidad).

El diagnóstico es de sobra conocido por las instituciones. A la hora de las medidas para enfrentar el problema y avanzar hacia una gestión inteligente y ambientalmente positiva de la movilidad el Gobierno vasco ha planteado en el Programa Marco Ambiental 2007-2010 que "para luchar contra el cambio climático y el impacto en la salud debido a la contaminación atmosférica se avanzará en medidas que limiten la utilización del vehículo privado, especialmente en los núcleos urbanos más congestionados, mediante la puesta en marcha de peajes o limitaciones de circulación".

Es hora de coger el toro por los cuernos y dar pasos concretos que nos permitan avanzar hacia unos entornos urbanos amigables para las personas, en lugar de amigables para las máquinas. La propuesta es que las tres capitales vascas asuman conjuntamente el liderazgo de las ciudades y pueblos de Euskadi adhiriéndose a lo largo de 2008 a la iniciativa europea Low Emission Zone. Que

comiencen por limitar, tirando de ordenanza, la presencia en su interior de aquellos vehículos cuyas emisiones contaminantes superen determinados estándares fijados por la Unión Europea.

Al mismo tiempo, que promuevan y dinamicen un amplio debate social a lo largo de dos o tres años destinado a crear las condiciones para que, tras una labor de pedagogía social, se implanten peajes de acceso al centro de las tres capitales, siguiendo el exitoso y transparente modelo protagonizado por Estocolmo y antes por Londres. Si las capitales dan el paso, los demás irán detrás. Es hora de visión y liderazgo también en el tema del transporte y la movilidad sostenibles.

Este artículo ha sido publicado en [El País el 20 de Marzo de 2008](#)

There are no comments yet.