



Las administraciones definirán los criterios de las zonas de bajas emisiones de Barcelona en 2020

Las administraciones catalanas han presentado este lunes una declaración institucional con un conjunto de nuevas medidas para reducir la contaminación atmosférica, con motivo de la segunda cumbre de la calidad del aire en la conurbación de Barcelona. Concretamente, la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), la Diputación de Barcelona y representantes locales han participado en el acto. Entre las diferentes propuestas, se ha acordado presentar un proyecto de ley de calidad del aire en el plazo de un año, que establecerá los criterios comunes de la definición de las zonas de bajas emisiones (ZBE).

“Vamos por el buen camino pero no tenemos que caer en la autocomplacencia”, ha afirmado el conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet. “De las 17 estaciones de nuestra red de vigilancia de contaminación atmosférica que

superaban los límites de dióxido de nitrógeno en 2010, hemos pasado a dos, pero el objetivo es llegar a cero”. Según ha explicado la Generalitat, el grado de cumplimiento de las acciones consensuadas hace dos años es del 70%. En este período, los niveles de NO₂ han disminuido y las partículas PM₁₀ se han consolidado a unos niveles por debajo de lo que fija la UE.

Dos años después de la primera cumbre, se han establecido diferentes mecanismos para gestionar los episodios ambientales y se han sentado las bases para llevar a cabo medidas estructurales para combatir la contaminación atmosférica en la zonas de bajas emisiones de las rondas de Barcelona, a partir del uno de enero de 2020. En este sentido, la teniente de alcaldía de Ecología, Urbanisme i Mobilitat, Janet Sanz, ha destacado que “esta medida nos permitirá, con el objetivo del 2024, una reducción de 125.000 vehículos y un 30% de contaminación”.

También se han establecido nuevas medidas para reforzar el pacto y acelerar el proceso de reducción de la contaminación atmosférica un 30% desde el 2017 en toda la conurbación barcelonesa. No obstante, el vicepresidente de Mobilitat i Transport de la AMB, Antoni Poveda, ha expresado que “no quiere dar un mensaje demasiado optimista en lo que respecta al descenso de la contaminación” y ha recordado que “el año pasado el tránsito y las emisiones aumentaron en el área metropolitana”.

ACTUALIZACIÓN DE COMPROMISOS

Durante la cumbre se ha acordado presentar un proyecto de ley de calidad del aire en el plazo de un año, que establecerá los criterios comunes de la definición de las ZBE. En estas zonas se quiere habilitar un registro metropolitano de vehículos extranjeros y otros vehículos autorizados para hacer efectivo el control automatizado de las restricciones de circulación para 2020. Además de Barcelona, otros municipios como Badalona o L'Hospitalet de Llobregat también integran la ZBE, los conocidos como Àmbit-40. Por otra parte, estas restricciones comportarán un refuerzo del transporte público, la ampliación de aparcamientos

de enlace y la instalación de señalización de aproximación a las ZBE y derivación hacia los aparcamientos.

Además, la declaración contempla hacer cambios en la gestión de la velocidad en determinadas vías interurbanas, como por ejemplo limitar a 50 kilómetros por hora la circulación en la C-17 en el paso por Barcelona. También se estudiará la viabilidad de limitar la velocidad en otras carreteras.

Otras iniciativas contemplan establecer diversos carriles bus, como uno en la C-245 entre Castelldefels y Cornellà; impulsar los trabajos para licitar las obras de los carriles bus de acceso a Barcelona desde diversas vías; implantar un posible peaje de congestión y la bonificación a vehículos de bajas emisiones; y reforzar las subvenciones para renovar los vehículos, especialmente los de distribución urbana de mercancías.

No obstante, las instituciones participantes han reclamado al Estado que se implique, por ejemplo, con una regulación de distintivos ambientales, una revisión del etiquetado para ajustar los niveles de contaminación de cada vehículo, o descuentos en las autopistas para VAO y ECO en los peajes de competencia estatal. Además, también han especificado que hace falta transferir el transporte de mercancías por carretera hacia el ferroviario, la ejecución de las inversiones pendientes de Adif, la revisión del impuesto sobre carburantes, la del impuesto de matriculación para incentivar la compra de vehículos menos contaminantes y un IVA super reducido del 4% para comprar vehículos eléctricos, entre otros. Finalmente, también han reclamado crear un área de control de emisiones en el Mediterráneo y un fondo estatal para financiar los planes autonómicos y municipales.

En los próximos meses quedará acabar el documento base del nuevo plan de actuación de calidad del aire 2020-2050. Por su parte, el plan director de la movilidad 2020-2025 está en fase de participación pública y el plan director de

infraestructuras 2011-2020 está en fase de ejecución.