

AL AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ

Departamento de Seguridad Ciudadana

D. Carlos Javier Barazón Echezarreta, con nº DNI.- 16283218T., con domicilio a efectos de notificaciones en Avda. Derechos Humanos, 42 - 2B 01015 Vitoria-Gasteiz...**DIGO:**

Que en el plazo conferido al efecto por Decreto de Alcaldía de 24 de abril de 2024, en relación al proyecto de la zona de bajas emisiones, formulo las siguientes

ALEGACIONES

1ª) Enorme dificultad para acceder al proyecto.

El Decreto de Alcaldía de 24 de abril de 2024 indica que como paso previo a la aprobación de la ordenanza que regule la ZBE, con fecha 19 de abril de 2024 la Junta de Gobierno Local procedió a la aprobación provisional del proyecto técnico de la ZBE, por lo que ordena la publicación en el Tablón de Anuncios de la web municipal del proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones, en cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, por un plazo de 30 días.

Pues bien, a la fecha de este escrito no se ha publicado en dicho tablón el proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones. Se ha publicado en el tablón, el 24 de abril de 2024, el anuncio sobre el proyecto técnico de la zona de bajas emisiones, pero no se ha publicado el proyecto, sino el Decreto de Alcaldía en castellano sin firmar, el Decreto de Alcaldía en castellano firmado, el Decreto de Alcaldía en euskera sin firmar, el Decreto de Alcaldía en euskera firmado, y el justificante de la publicación del anuncio en el tablón. En el Decreto de Alcaldía en castellano sin firmar, el Decreto de Alcaldía en castellano firmado, el Decreto de Alcaldía en euskera sin firmar, y en el Decreto de Alcaldía en euskera firmado al final del todo se indica que el proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones se encuentra disponible en el siguiente enlace:

<https://v-g.eus/zbe>. Y lo cierto es que en ese enlace sí se encuentra disponible el proyecto, que tiene la ruta <https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/13/61/101361.pdf>, que no es la que corresponde a la del Tablón de Anuncios de la web municipal, <https://sedeelectronica.vitoria-gasteiz.org/j07-01s/j07Index.do?idioma=es&lang=es&locale=es>, por lo que no se ha publicado en el Tablón de Anuncios de la web municipal el proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones, incumpliendo así lo ordenado por el Decreto de Alcaldía de 24 de abril de 2024.

2ª) La introducción del proyecto no tiene nada que ver con Vitoria-Gasteiz.

Se dice en dicha introducción en primer lugar que la Organización Mundial de la Salud ha alertado que el 99% de la población mundial está expuesta a unos niveles de contaminación que suponen un alto riesgo de problemas para la salud asociados, como por ejemplo enfermedades cardíacas, enfermedad pulmonar obstructiva crónica, accidentes cerebro vasculares, diferentes tipos de cáncer y neumonía, entre otros. Y que sobre este tema la Agencia Europea de Medio Ambiente ha estimado las muertes prematuras anuales en España a causa de la mala calidad del aire en más de 30.000.

El proyecto de la zona de bajas emisiones de Vitoria-Gasteiz debe ser el proyecto de la ciudad de Vitoria-Gasteiz para diseñar la zona de bajas emisiones, con el objetivo legal, que no verdadero, de reducir dichas emisiones. Por lo tanto, el proyecto no debe tener en cuenta qué porcentaje de la población, según la OMS, está expuesta a contaminación, ni tampoco las muertes prematuras anuales en España, según la Agencia Europea de Medio Ambiente, a causa de la mala calidad del aire. Parece que el ayuntamiento quiere asustar a la población, para hacerle tragar la zona de bajas emisiones, pero para eso ya están los medios de comunicación de propaganda, el ayuntamiento debería estar para informar a la población sin alarmismos ni sensacionalismo. Lo que debería indicar el ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz en esa introducción es qué porcentaje de la población de Vitoria-Gasteiz está expuesta a esos niveles de contaminación, y las muertes prematuras anuales en Vitoria-Gasteiz, no una estimación, a causa de la mala calidad del aire.

En segundo lugar se señala en la introducción del proyecto que el tráfico rodado sigue representando un riesgo para la salud pública y afecta de forma directa a la exposición de la población urbana a los contaminantes del aire, que el clima, la elevada radiación solar, la topografía y la densidad característica de las ciudades españolas acentúan los efectos negativos de la contaminación atmosférica en nuestro país, que el tráfico también es la fuente principal del ruido en el entorno urbano, representando un total el 80% de la contaminación acústica existente, con consecuencias negativas por una exposición excesiva y habitual, como pueden ser la depresión, la ansiedad, el aumento del riesgo de padecer enfermedades crónicas y un mayor riesgo de sufrir accidentes, y que la elevada presencia del vehículo privado en la ciudad está relacionada con accidentes de tráfico y patrones de movilidad más sedentarios y sus consecuencias derivadas en la salud de la población.

Otra vez el proyecto no se centra en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, sino que se refiere a las ciudades españolas.

3ª) Incumplimiento del artículo 13.5 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

El artículo 11 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, establece en su artículo 13.5 que, en el proceso de diseño y establecimiento de las ZBE, se garantizará la participación del público y las personas interesadas, conforme a la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. El ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz no ha garantizado la participación del público ni de las personas interesadas, el único momento en que ha dado al público y a las personas interesadas la oportunidad de participar ha sido cuando ya se ha diseñado la ZBE mediante el proyecto.

4ª) Incumplimiento del artículo 10 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, respecto al contenido mínimo del proyecto de zona de bajas emisiones.

El artículo 10 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, establece en su artículo 10 que, con carácter previo al establecimiento de una ZBE, se deberá elaborar un proyecto que deberá incluir el contenido mínimo que se recoge en el anexo I.A y, de manera complementaria, el contenido del anexo I.B.

En el anexo IA, apartado 3, se establece como contenido mínimo el análisis de coherencia de los proyectos de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes.

El proyecto no respeta el contenido mínimo legal, ya que no hace un análisis de coherencia del proyecto de ZBE con los instrumentos de planificación preexistentes, sino que solamente se dice que tiene unos objetivos coherentes dentro de la planificación estratégica municipal en materia de reducción de contaminación atmosférica y contribuir a la mitigación de los gases de efecto invernadero, así como mejorar la calidad acústica de la ciudad e impulsar el trasvase hacia modos de transporte más sostenibles, y hace un análisis por separado de esos instrumentos, sin compararlos con el proyecto.

En el anexo IA, apartado 5, se establece como contenido mínimo el origen de la contaminación: información actualizada sobre la contribución de las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación atmosférica al total de emisiones, caracterización del parque circulante (en base a su clasificación ambiental y, adicionalmente, se podrán utilizar mediciones empíricas de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada).

El proyecto no respeta el contenido mínimo legal, ya que la información sobre la contribución de las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación atmosférica al total de emisiones no está actualizada. Se señala que en 2021 se ha realizado un diagnóstico de calidad del aire teniendo en cuenta el inventario de emisiones contaminantes de 2017, el análisis de calidad de aire en base a la información de la red fija de calidad de aire 2017-2020, y el análisis zonal de exposición de 2017.

En el anexo IA, apartado 6, se establece como contenido mínimo objetivos cuantificables a los que se refiere el apartado 3 del artículo 3. es decir, para mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático. Respecto a la mejora de la calidad del aire, el proyecto debe definir objetivos cuantificables de calidad del aire que comporten una mejora respecto de la situación de partida, que permitirán cumplir con los valores límite de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, las medidas que permitan alcanzarlos, contribuirá a alcanzar en un plazo razonable los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud, y deberá incidir sobre los precursores de las concentraciones de contaminantes secundarios, cuando pueda establecerse una relación de causalidad entre las posibles medidas a implementar y las concentraciones esperadas de los contaminantes secundarios. Respecto al cambio climático el proyecto debe definir objetivos para 2030 medibles y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de modo coherente con los objetivos establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, en particular, con el objetivo de reducción de la utilización del vehículo privado motorizado frente al resto de modos de transporte, objetivos que deberá ser monitorizado mediante los indicadores incluidos en la categoría 2 del anexo II, y prever instrumentos que faciliten a las empresas operadoras de servicios de recarga, en condiciones de concurrencia competitiva y transparencia, la tramitación y ubicación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, de acceso público dentro y fuera de las ZBE, de modo que se establezca una red mínima de recarga acompañada al crecimiento del parque de vehículos eléctricos.

El proyecto no respeta el contenido mínimo legal, ya que parte de la idea de que ya se cumplen los valores límite de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, y no prevé instrumentos que faciliten a las empresas operadoras de servicios de recarga, en condiciones de concurrencia competitiva y transparencia, la tramitación y ubicación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, de acceso público dentro y fuera de las ZBE, de modo que se establezca una red mínima de recarga acompañada al crecimiento del parque de vehículos eléctricos.

En el anexo IA, apartado 7, se establece como contenido mínimo del proyecto el listado de posibles medidas y calendario de aplicación, y el análisis de alternativas a las restricciones absolutas impuestas a los vehículos más contaminantes, como su modulación horaria, regímenes transitorios de duración suficientemente calibrada para fomentar el trasvase modal a medios de transporte más sostenible como la movilidad activa y el transporte público y, en última instancia, facilitar la transición del parque móvil español hacia vehículos cero emisiones, así como de las posibles excepciones suficientemente justificadas. El proyecto no respeta el contenido mínimo ya que solo dice que se propone el desarrollo de una Zona de Bajas Emisiones en dos fases, que entrarían en vigor en 2024 (con moratorias hasta 2024) y 2030 respectivamente, y que la relación de vehículos que dispondrán de autorización de acceso, así como las excepciones se desarrollan en el Anexo II de la ordenanza.

Por otro lado, en el apartado 9, se establece como contenido mínimo de los proyectos de ZBE el análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE y de los derechos y obligaciones que se pretende implantar en el municipio o territorio insular, incluyendo la competencia,

potestades administrativas (especialmente la sancionadora) e instrumentos adecuados para su implementación tales como convenios de colaboración. En el proyecto se hace el análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE, pero no se hace el análisis de los derechos y obligaciones que se pretende implantar en el municipio, por lo tanto tampoco se está respetando el contenido mínimo establecido legalmente en este caso.

En el anexo IA, apartado 10, se recoge como contenido mínimo del proyecto la memoria económica, en la que en la que se incluyan, al menos, los siguientes análisis de impacto: Análisis del impacto presupuestario y económico de la ZBE en las entidades locales conforme al artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, y en el artículo 129.7 de la Ley 39/2015; análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado, conforme a lo exigido por los artículos 129 y siguientes de la Ley 39/2015; y consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad.

En el proyecto no se hace el análisis del impacto presupuestario y económico de la ZBE conforme al artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, y en el artículo 129.7 de la Ley 39/2015. Simplemente se dice que la implantación de una Zona de Bajas Emisiones es una exigencia legal, y, por tanto, es imprescindible su ejecución, reasignándose las partidas presupuestarias municipales si fuera preciso, y que su puesta en marcha comporta unos beneficios no tangibles sociales y de salud que compensan ampliamente los costes del sistema, haciendo a continuación una previsión de gastos e ingresos de la implantación y mantenimiento de la ZBE/APR. Tampoco se hace el análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, solamente se tiene en cuenta lo que ha ocurrido en el caso de Madrid 360. Y no se hace un análisis de las consecuencias del establecimiento de la ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad, ya que únicamente se indica que las personas con movilidad reducida seguirán contando con facilidades de acceso, se beneficiarán de la reducción del tráfico y mejora de oferta en otros tipos de transporte, que los detalles concretos de las excepciones de este colectivo respecto a su acceso a la ZBE se reflejan en el Anexo II de la ordenanza, que serán exentos de la restricción a la circulación los vehículos de aquellos titulares que acrediten unos ingresos económicos anuales por el global de los conceptos (pensiones, ayudas, rentas, alquileres o intereses de capital), que los detalles concretos de las excepciones de este colectivo respecto a su acceso a la ZBE se reflejan en el Anexo II de la ordenanza, y que los profesionales titulares de vehículos que constituyen un elemento necesario para el ejercicio de la actividad profesional, y a los que les falten un máximo de 5 años de cotización para alcanzar la edad legal de jubilación pueden solicitar la inscripción en el registro y disponer de una autorización temporal para poder circular en la ZBE/APR, y que los detalles concretos de las excepciones de este colectivo respecto a su acceso a la ZBE se reflejan en el Anexo II de la ordenanza.

En el anexo IA, apartado 11, se recoge como contenido mínimo del proyecto el análisis de impacto social, de género y de discapacidad y, con especial énfasis en los grupos sociales de mayor vulnerabilidad, tanto desde la perspectiva de beneficios para la salud como de limitación individual de la movilidad, incluyendo las campañas previstas para su publicidad.

Tampoco respeta el proyecto el contenido mínimo previsto en el apartado 11, dado que en el proyecto no se hace dicho análisis, simplemente se dice que la implantación de una Zona de Bajas Emisiones en Vitoria-Gasteiz tendrá unos notables efectos positivos tanto para la salud como para la sostenibilidad, tal y como ya se ha desarrollado a lo largo del documento, que la reducción de la contaminación ambiental y acústica tendrá una incidencia directa sobre la salud y la calidad de vida de la población reduciendo directamente las probabilidades de enfermar y repercutiendo en una menor presión sobre el sistema sanitario, que la reducción del tráfico supondrá una reducción de la siniestralidad, y que las mejoras en el transporte público vinculadas a este proyecto mejorarán la accesibilidad general al conjunto municipal, incidiendo especialmente en el colectivo femenino. Desde el punto de vista social, únicamente ha ponderado la equivalencia entre menor uso del vehículo con mayor beneficio derivado de la mejora de la calidad del aire; sin embargo, la limitación individual de movilidad afecta especialmente a los colectivos que no tienen capacidad económica para renovar el vehículo, singularmente a los residentes y profesionales, lo cual no ha sido objeto de valoración.

En el anexo IA, apartado 12, se recoge como contenido mínimo del proyecto los procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión, definición de indicadores de calidad del aire y cambio climático, establecimiento de la periodicidad del seguimiento del mismo y acceso a la información. Tampoco respeta el proyecto el contenido mínimo porque no contiene los procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión, no define los indicadores, diciendo que los indicadores ya han sido descritos en el capítulo 6 (objetivos a conseguir), no establece de la periodicidad del seguimiento del proyecto, ya que solamente señala que deberá revisarse, al menos, a los tres años de su establecimiento y, posteriormente, al menos, cada cuatro años, y que la primera revisión deberá abordarse en el año 2028.

En el anexo IA, apartado 13, se recoge como contenido mínimo del proyecto el Plan de comunicación, participación y sensibilización, estableciendo un diálogo con la ciudadanía, agentes económicos y otros actores de la movilidad, para incorporarlos al proceso. Tampoco respeta el proyecto el contenido mínimo porque no contiene el Plan de comunicación, participación y sensibilización. Simplemente se indica que el proceso para la puesta en marcha e implantación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en Vitoria-Gasteiz ha requerido del diseño y desarrollo de una completa estrategia comunicativa y de participación ciudadana que ayude a trasladar a toda la ciudadanía con claridad todas las implicaciones de esta actuación, y sobre todo, a sensibilizar sobre su uso y los beneficios de su implantación para las personas, se define el plan de comunicación, y se describe el proceso participativo que se ha hecho respecto al proyecto de ZBE.

5ª) En el proyecto no figura ningún dato de estaciones de medición que indiquen una mala calidad de aire o la superación de determinados niveles de emisiones, y que por tanto puedan justificar la creación de una zona de bajas emisiones de esa magnitud, por lo que no estaría justificado el establecimiento de una ZBE con las restricciones que se plantean.

6ª) Deberían tenerse muy en cuenta los datos de las emisiones de: calefacciones, producción de agua caliente sanitaria, contaminación por humo de calderas de biomasa,

de las estufas en las terrazas de bares y restaurantes, industria, incineradoras y plantas de tratamiento de residuos.

7ª) No se contempla ninguna exención para las personas con rentas más bajas como han hecho otros municipios como el de Barcelona.

En el proyecto solamente se señala que serán exentos de la restricción a la circulación los vehículos de aquellos titulares que acrediten unos ingresos económicos anuales por el global de los conceptos (pensiones, ayudas, rentas, alquileres o intereses de capital), y que los detalles concretos de las excepciones de este colectivo respecto a su acceso a la ZBE se reflejan en el Anexo II de la ordenanza.

Una persona que viva sola cuyos ingresos sean 1,3 veces el IPREM (752,70 eur) lo tendrá bastante difícil para mantener y usar un vehículo con los actuales precios de los combustibles, seguros e IVTM, y sin mencionar tan siquiera las hipotecas, alquileres, recibos de energía y compra de alimentación. Si son dos personas las que conforman la unidad de convivencia los ingresos máximos serían 903,24 eur. Por ello debería establecerse una exención que permita circular a los vehículos de las personas con ingresos anuales inferiores en 2,8 veces el IPREM.

8ª) En el proyecto se realiza una clasificación entre vehículos contaminantes (sin distintivo ambiental, distintivo B) y los no contaminantes (distintivo C, ECO y 0). Una clasificación completamente errónea y que carece de cualquier base científica.

Con este criterio, el Ayuntamiento está considerando “no contaminante” a un vehículo con etiqueta ECO como este: Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic, un SUV de 5,21 metros y 2.785 kilos, se mueve gracias a un V8 4.0 de 557 CV que recibe la ayuda de un sistema eléctrico de 48V formado básicamente por un motor eléctrico de 16 kW (22 CV), que ayuda a ahorrar combustible. La media homologada es de 13,1 l/100 km, mientras que las emisiones en ciclo combinado WLTP son de 297 g/km. Pero sería no contaminante y hasta ecológico de acuerdo con el criterio del Ayuntamiento.

Además, contaminar contamina todo vehículo con ruedas pues al circular se desprenden partículas PM10 y PM2.5 de la superficie de las ruedas, los sistemas de frenado y embrague, y de la superficie de la carretera (estudio con tráfico real en entorno cerrado de la Universidad de Hertfordshire). De todas las emisiones de las partículas PM10 y PM2.5 que se generan en cualquiera de nuestras calles o autopistas, el 90% y el 80% respectivamente no tienen nada que ver con el motor del vehículo. Esto quedó demostrado con un estudio efectuado con tráfico real en un entorno cerrado (un túnel en una autopista británica, por el profesor Ranjeet Sokhi de la Universidad de Hertfordshire), que concluyó que apenas una tercera parte de los 34 a 39 microgramos de partículas registrados en el túnel procedían de los motores que queman derivados del petróleo. Los dos tercios restantes salen de la superficie de las ruedas, los sistemas de frenado y la carretera. Aunque a menudo se ignora, todos ellos son fuente de las partículas de contaminación que se sabe que están relacionadas directamente con dolencias como infartos o ataques al corazón.

Según el estudio “Non-exhaust PM emissions from electric vehicles realizado por los escoceses Victor R.J.H. Timmers y Peter A.J. Achten” de la Universidad de Edimburgo,

y por la empresa de ingeniería INNASBV, como el vehículo eléctrico e híbrido es un 24% (de media) más pesado que su homólogo convencional que utiliza derivados de combustibles fósiles, las emisiones totales de PM10 (partículas en suspensión) de los vehículos eléctricos son mayores a las de los vehículos de motor de combustión modernos. Al tener más peso y masa los vehículos eléctricos deben utilizar con más intensidad sus frenos cuando deben detenerse (y ello pese a la utilización del freno regenerativo), consideran que el desgaste de los neumáticos, el desgaste de los frenos, el desgaste de la superficie de la carretera y la resuspensión del polvo de la carretera es mayor. El resultado es que los vehículos eléctricos arrancan más partículas de frenos, goma de cubiertas y asfalto... y las lanzan a la atmósfera.

En el caso de las emisiones de PM2.5, los eléctricos solo consiguen una reducción insignificante en las emisiones. Comparado con un coche de gasolina promedio, el vehículo eléctrico emite un 3 por ciento menos de PM2.5 y en comparación con un diesel promedio, el eléctrico emite un 1 por ciento menos de PM2.5. Por lo tanto, Victor Timmers y Peter A.J. concluyen que la creciente popularidad de los vehículos eléctricos probablemente no tendrá un gran efecto en la reducción de los niveles de partículas en suspensión.

El ayuntamiento da por sentado que un coche eléctrico es menos contaminante que un coche con el motor a combustión ya sea alimentado por diésel, gasolina o por gas (GLP/GNC). Es lógico, los coches con motor de combustión tienen un tubo de escape por el que sale humo y los coches eléctricos no.

Pero, por otro lado, las baterías de los vehículos eléctricos son peores para el medioambiente que el humo que sale de los de combustión.

En la actualidad fabricar un coche eléctrico, supone entre 1.3 y 2 veces más emisiones que fabricar un vehículo convencional.

Mientras los automóviles eléctricos circulan, las emisiones del motor serían nulas si la electricidad que los propulsa se hubiera generado a partir de fuentes renovables. Hoy en día ningún país genera el total de electricidad sin recurrir a los combustibles fósiles y, por lo tanto, a la circulación del vehículo eléctrico se le tienen que imputar las emisiones que se han producido al generar la electricidad que le permite avanzar.

Por otro lado, el coche eléctrico, como cualquier otro bien que se fabrique, ya ha generado emisiones antes de estrenarse. De hecho, ha generado más que uno de combustión (de la misma clase), que a pesar de tener un motor más complejo no tiene batería, el componente “ambientalmente más caro” de los vehículos eléctricos.

La huella ambiental de una batería es proporcional a la capacidad que tiene. Es decir, cuanta más energía puede almacenar, más CO2 se ha emitido para fabricarla. Existen dos factores por los que se busca aumentar la capacidad de las baterías:

Cuanto mayor es el coche, más pesa y, por lo tanto, se necesita más energía para moverlo. Es decir, consume más electricidad por kilómetro. Por lo tanto, para conseguir una determinada autonomía se tendrá que poner una batería más potente que la de un coche más pequeño.

Para fabricar coches eléctricos más autónomos, tanto o más que los de toda la vida, con los que se pueden recorrer unos cuantos centenares de kilómetros antes de tener que

llenar el depósito. En las baterías que usan los coches eléctricos, para obtener un cierto incremento en autonomía la capacidad debe incrementarse en mayor proporción. Por eso una ganancia en autonomía puede salir muy cara en emisiones.

Existe un umbral de incremento de capacidad más allá del cual la balanza de las emisiones se puede decantar hacia el otro lado. Por eso, si la industria automovilística apuesta por hacer realidad la promesa de más autonomía y la administración continúa incentivando el uso del vehículo eléctrico sin distinciones, puede llegar a ser peor el remedio que la enfermedad. Más aún si tenemos en cuenta que la “robotización” de los coches (ya aparcen solos y dentro de no tantos años se conducirán solos) multiplica significativamente su consumo de electricidad.

Si se cambia el petróleo por el cobalto o el litio no se ataca ningún problema, solo se cambia de lugar. Si de verdad importara el CO₂, se reduciría el tamaño y el peso de los coches.

Si de verdad la preocupación es la calidad del aire y la protección del medio ambiente debería utilizarse un criterio más global de todo lo que conlleva la fabricación, uso y reciclaje de un vehículo y no centrarse solo en la emisión de ciertos gases para evaluar el impacto medioambiental o simplemente considerar que por su fecha de matriculación se contamina más sin evaluar las mejoras que ha podido tener ese vehículo.

Crear en que un vehículo es neutro en emisiones de carbono es, prácticamente, una cuestión de fe en estos momentos.

Electrificar gran parte del parque automovilístico puede además suponer un problema que el Ayuntamiento no está teniendo en cuenta. Existe el problema de que en las ciudades españolas aproximadamente un 80% de los vehículos aparcen en la vía pública, y establecer estaciones de recarga para todos esos vehículos tienen un coste desproporcionado. Simplificando habría que establecer unos puntos de recarga cada 4 metros con al menos una potencia de 10 kw, establecer un sistema de pago, ampliar los centros de transformación eléctrica y realizar el cableado con cientos de kilómetros de cable de cobre con sus correspondientes soterramientos y levantamientos de aceras y calzadas.

Además, tampoco se tiene en cuenta que la movilidad eléctrica con vehículos eléctricos o híbridos enchufables está lejos de ser una tecnología al alcance de la mayoría del pueblo. Puede ser una solución de futuro, pero a día de hoy es una solución cara, dejará de serlo cuando mejoren las baterías en precio, en volumen, en peso, en duración y en autonomía, y todo eso se lleva anunciando desde hace más de 10 años sin resultados palpables aún.

Tampoco se ha valorado el aumento del consumo eléctrico que supondría, debiendo desarrollarse más la capacidad de la red eléctrica, y teniendo en cuenta que la electricidad solo en una pequeña parte se genera mediante energías renovables, con lo que el impacto en contaminación ambiental de generar esta energía sigue siendo elevado hoy en día. Por no hablar del incremento del precio del kw de electricidad que a septiembre de 2021 tuvo una subida interanual de un 104,4% frente a septiembre de 2020, y en marzo de 2022 la electricidad subió un 107,8%, haciendo cada vez más costoso cargar las baterías de un vehículo eléctrico. Lo mismo sucede con los vehículos

movidos por pila de combustible de hidrogeno, aun en desarrollo en la fase de vehículos asequibles.

Este concepto medioambiental global no se valora en este proyecto, se basa en presunciones y no tienen en cuenta todo el ciclo de fabricación, vida, utilización anual y reciclaje de los vehículos, por lo que debería incluirse.

El cálculo medioambiental debería incluir las emisiones de la cadena de producción completa. Además, es absolutamente erróneo calcular el impacto medioambiental utilizando sólo las emisiones que salen del “tubo de escape”. Si se quiere realmente combatir la contaminación atmosférica, es fundamental no autoengañarse e incluir en el cálculo medioambiental todas las emisiones de la cadena de producción completa, incluida la infraestructura.

Se está presuponiendo que el coche eléctrico (etiqueta 0) o híbrido (etiqueta ECO) no tiene un impacto en sus emisiones. Al circular es cierto que el vehículo eléctrico no emite determinados gases pero si emite partículas nocivas contaminantes, además debería considerarse, si de verdad la preocupación es la calidad del aire y la protección del medio ambiente, que debería utilizarse un criterio más global de todo el ciclo de fabricación, uso y reciclaje de un vehículo y no centrarse solo en la emisión de ciertos gases para evaluar el impacto medioambiental o simplemente considerar que por su fecha de matriculación se contamina más sin evaluar las mejoras que ha podido tener ese vehículo.

Con este tipo de iniciativas se están promoviendo efectos perniciosos para el medio ambiente. El principal, alentar la jubilación temprana de coches con motor de combustión perfectamente eficientes, lo que va en contra del aprovechamiento de recursos que promueve la economía circular, mientras al mismo tiempo se permite al acceso a la ciudad a automóviles muy contaminantes (según su potencia y peso) incluso en días de alta contaminación. No se prohíben los coches más contaminantes sino los más viejos. Para discriminar qué vehículos son los más contaminantes, habría que evaluar individualmente las emisiones de cada uno en las estaciones de ITV.

Dentro de la “neutralidad climática” una medida podría ser favorecer los vehículos “etiqueta 0”, pero los términos “vehículo contaminante”, “0 emisiones”, “Etiqueta 0” o “cero emisiones” o “emisiones nulas” son erróneos, no se ajusta a la realidad e inducen a confusión, pues todo vehículo con ruedas tenga motor o no, genera emisiones y contamina, incluidas las bicicletas, por tanto solicito que se tenga en cuenta esto.

9ª) Limitaciones a la circulación que supondrá la entrada en vigor de la Zona de Bajas Emisiones para los habitantes del medio rural.

Los ciudadanos del medio rural, y concretamente, las personas mayores, será uno de los grupos damnificados por la implantación de esta medida, que les empujará a hacer sus compras y sus gestiones en centros comerciales o en los municipios periféricos. Las restricciones de entrada a la ZBE tendrán como consecuencias el perjuicio económico para los comercios del centro de la ciudad, y el freno al emprendimiento y molestias para los trabajadores de los establecimientos.

10ª) En el proyecto no se establece ninguna pauta o indicación de un plan de ayudas a cargo del Ayuntamiento para facilitar la renovación de aquellos vehículos a los que se pretende restringir la circulación.

Este proceso de renovación no puede recaer exclusivamente sobre los ciudadanos, perjudicando a las personas que tienen un vehículo con ITV en vigor que cumple todos los requisitos para circular y al que se le pretende obligar a cambiar su vehículo y realizar un desembolso totalmente a su cargo, sin que el organismo público que le obliga le dé una sola ayuda o subvención.

Las restricciones que se plantean pueden suponer que decenas de miles de personas residentes en el municipio y sus cercanías no puedan utilizar su vehículo actual dentro de una parte del término municipal, que se planea expandir en el futuro, debiendo adquirir otro para sus desplazamientos, algo que en plena crisis económica demuestra muy poca empatía y preocupación por los ciudadanos. Esto en la práctica equivale a una expropiación de un bien privado, del que se prohíbe su uso y disfrute, pero al propietario no se le compensa económicamente por esta expropiación.

11ª) El criterio de clasificación ambiental de distintivos medioambientales de la DGT, que contiene el proyecto, es injusto e ineficaz, pues no se basa en las mediciones reales de cada vehículo, por lo que debería sustituirse por otro criterio más racional. Además, según la DGT no está diseñado para usarse como criterio de acceso en zonas de bajas emisiones, solo en caso de episodios de alta contaminación.

El criterio único para considerar un vehículo como “contaminante” se basa en la catalogación efectuada por la DGT, y no se tienen en cuenta otros factores como estado del vehículo, potencia, peso, tamaño, uso que se le da, horas reales de circulación y kilómetros recorridos dentro de un término municipal, o mejoras efectuadas para reducir sus emisiones. Dicho sistema solo considera el tipo de motorización del vehículo según su año y fecha de matriculación y no tiene en cuenta la cantidad real de emisiones homologadas.

El sistema de clasificación ambiental de la DGT es extremadamente rígido, pues el sistema de distintivo ambiental de la DGT no ofrece ninguna solución alternativa que permita a los vehículos que no tienen el distintivo obtener alguno de los distintivos ambientales, mediante las soluciones denominadas “retrofit” o retroadaptación que permiten reducir su nivel de emisiones, entre otras: catalizadores de última generación, instalación de filtros FAP, conversión a GLP/GNC, o electrificación.

12ª) Se deberían utilizar sistemas de inteligencia artificial para controlar la fluidez del tráfico.

Se deberían utilizar sistemas de inteligencia artificial para controlar la fluidez del tráfico y reducir el impacto de los atascos en las emisiones, para los conductores y peatones. Y 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.

Un vehículo de combustión interna parado en un atasco funciona en ralentí liberando al aire más gases, sustancias químicas, y partículas contaminantes («hollín»), que cuando está en circulación, y evitar el calentamiento excesivo del motor puede ayudar a reducir la cantidad de gases de escape que se liberan en el aire.

Según distintas experiencias en ciudades europeas y de EE. UU. un sistema inteligente de semaforización implantado en una ciudad puede reducir hasta en un 25% el tiempo de los desplazamientos y hasta un 21% las emisiones de gases contaminantes. Invertir en herramientas tecnológicas y personal para mejorar la fluidez del tráfico, en lugar de en cámaras para multar y recaudar, si es una forma activa y efectiva de reducir las emisiones de los vehículos en circulación.

13ª) El proyecto no recoge el acceso de las personas con movilidad reducida a la ZBE/APR, solamente señala que seguirán contando con facilidades de acceso, además de beneficiarse de la reducción del tráfico y mejora de oferta en otros tipos de transporte. Y que los detalles concretos de las excepciones de este colectivo respecto a su acceso a la ZBE se reflejan en el Anexo II de la ordenanza.

14ª) La implantación de los sistemas de control previstos en el proyecto tendría un alto coste para la población, aún recibiendo ayudas del Estado tendrán que incrementarse las multas e impuestos para cubrir los costes de mantenimiento. Está previsto que la implantación se pague con los Fondos europeos “Next Generation EU” y el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, pero después de la fase inicial, la gestión y evaluación van a ser muy gravosas, tanto en coste de personal como en asistencias técnicas cuando se acaben estas ayudas.

15ª) En el proyecto no hay ni una sola mención a la Transición Justa que, si se menciona en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Una transición justa no puede ser acabar con vehículos que funcionan perfectamente y con ITV en regla, obligando a sus propietarios a comprar otro vehículo, si pueden, o teniendo que desguazarlo o malvenderlo por no poder usarlo, con el consiguiente impacto en su libertad personal, su economía y su autonomía.

16ª) Por mucho que en el proyecto se indique que la ZBE es positiva en lo referente a la perspectiva de género y la no discriminación, la realidad es que si las mujeres tienen de media salarios más bajos, van a tener menos posibilidades de adquirir un vehículo que no tenga restricciones de acceso a la ZBE, porque son generalmente más caros en el mercado de segunda mano que los de etiqueta B o sin etiqueta.

17ª) Se debería introducir en el proyecto las consideraciones de uso, kilómetros anuales recorridos, por segmento automovilístico según tamaño peso y potencia, y en función del buen mantenimiento de los sistemas anticontaminantes del vehículo, siempre en consonancia con la normativa de emisiones del RGV y las inspecciones de las ITV para cada tipo de vehículo.

18ª) Debería incluirse en el proyecto aprobarse un plan de ayudas con una dotación suficiente para compensar a los propietarios de vehículos particulares sin etiqueta ambiental que voluntariamente quieran cambiar o adaptar su vehículo:

Conversión a vehículos propulsados por GAS como GLP: pago íntegro de los costes y de los costes y homologaciones según facturas.

Ayudas para la instalación de catalizadores de última generación, filtros de partículas y mejoras que reduzcan las emisiones.

Adquisición de vehículos con distintivo ambiental C, cero y Eco: 9.000 € por turismo, 2.000 € por motocicleta.

Abono anual de transportes durante 12 años para quienes desguacen su vehículo sin etiqueta ambiental.

Bono de 12.000 euros para utilizar en empresas de “vehículo compartido” (turismo, motocicleta, bicicleta, patinete) para quienes desguacen su vehículo sin etiqueta ambien-tal.

19ª) Se debería reconocer e incluso promover las adecuaciones y transformaciones en vehículos, como en el caso de Alemania, que cofinancia la instalación de filtros, fomentando la implantación de una red eficaz de combustibles Biodiesel, talleres homologados y especializados en instalar catalizadores y filtros, conversión a GLP autogas, etc.

20ª) Debería reducirse la contaminación proveniente del sector Residencial – Comercial – institucional mediante un censo e inspección de calderas y la eficiencia energética de los edificios con una línea de ayudas para su renovación, así como reducir la contaminación proveniente del sector del “Tratamiento y eliminación de residuos” y eliminación de residuos” que en determinados casos son de titularidad municipal.

21ª) Deberían utilizarse pavimentos y pinturas foto catalíticas, y usarse energías renovables en edificios mediante la subvención de la instalación de placas solares y aerogeneradores sin aspas en azoteas o la implantación de bombas de calor geotérmicas, que utilizan el calor generado en el subsuelo para calentar edificios, realizando uso responsable de la energía y de la climatización.

22ª) Debería mejorarse la frecuencia y velocidad en el transporte público metropolitano. Aumentando la eficiencia y el tiempo de recorrido con destinos a todas las localidades periféricas de las ciudades con más vehículos; diseño de carriles especiales. Crear una flota de autobuses de dos pisos. Mejorar la intermodalidad y revisar las tarifas y las bonificaciones para hacerlas más asequibles y conseguir así que los ciudadanos puedan tener un bono mensual de transporte público a un precio reducido que motive el uso del mismo.

23ª) Debería subvencionarse a las empresas que tengan planes de teletrabajo, y/o servicio de autocar destinados al traslado de sus trabajadores, mediante mejoras fiscales y deducciones en los impuestos municipales.

24ª) Habría que aumentar las actuaciones de prevención y control exhaustivo sobre las emisiones de las incineradoras en la contaminación del suelo y los acuíferos, cuya titularidad municipal en muchos casos invalida moral y éticamente cualquier restricción al ciudadano de a pie.

25ª) Deberían impartirse cursos de conducción eficiente tanto a como a conductores de Taxi y VTC como de flota (transporte público y mercancías) para reducir en un porcentaje considerable el combustible utilizado y en consecuencia las emisiones.

26ª) Se debería evitar derrochar energía en edificios públicos, oficinas y monumentos, limitando la iluminación nocturna y controlando los sistemas de climatización e instalando sistemas de iluminación mediante heliostatos automatizados para aprovechar la luz solar.

27ª) Debería sustituirse la flota de automóviles oficiales de Ayuntamiento y altos cargos al servicio de este por cuadríciclos ligeros (ciclomotor de 4 ruedas) eléctricos, un vehículo económico y rápido de recargar con el que se pueden respetar fácilmente las nuevas velocidades máximas de circulación urbanas.

28ª) Se deberían plantar 500.000 árboles y arbustos dentro del término municipal como medida para absorber la emisión de gases contaminantes y desarrollo de la implantación de materiales constructivos que realicen absorción de gases y partículas. Así como valorar la posibilidad de instalar captadores de gases contaminantes en zonas con niveles de emisiones especialmente altos, si las hay.

29ª) Se debería aumentar la permeabilidad del suelo (reducir pavimentos impermeables e implementar estrategias de drenaje sostenible). Aumentar la humedad del suelo y favorecer la evapotranspiración de la vegetación. Reducir el sobrecalentamiento de las superficies de los materiales de construcción en edificios y urbanizaciones, con criterios de eficiencia y sostenibilidad. Diseñar estrategias para la mejora del soleamiento / sombreamiento de los espacios públicos. Favorecer el flujo de corrientes de aire, mediante operaciones de regeneración urbana y el uso adecuado de la vegetación.

30ª) Debería crearse una red de microparadas para taxis en todos los barrios para reducir el número de kilómetros y horas que los mismos están en circulación buscando clientes. Bases en aparcamientos privados para los VTC y que solo se desplacen para acudir y prestar servicios o al empezar y finalizar la jornada.

31ª) Se debería construir un mayor número de plazas de aparcamiento. Una de las causas de la contaminación es el gran número de vehículos que está circulando en busca de aparcamiento. Esto permitiría un aumento de la oferta, bajada de los precios y que estos vehículos no estuvieran contaminando mientras buscan dónde estacionar.

Por todo ello,

SOLICITO: Tenga por presentadas alegaciones al proyecto de ZBE de Vitoria-Gasteiz, y se incorporen al texto del proyecto las alegaciones contenidas en el presente escrito.

Que pido en Vitoria-Gasteiz, a 11 de Enero de 2024.

Fdo.- Carlos javier Barazón Echezarreta