



Bilbao, 15 de noviembre de 2024

Nota 16/2024

XXII ENCUESTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD

“No estamos en contra de las ZBEs, si no de la mala gestión de las mismas”



SERVICIOS

El presidente del RACVN, Pedro Martínez de Artola, recordó el carácter orientativo de la directiva de la Unión Europea (no obligatorio) y señaló que antes de su implantación se debería considerar si es necesaria o no en cada circunstancia y estudiar su aplicación en base a supuestos y necesidades reales.

El director de IPark Estacionamientos y Servicios, Sergio de Castro, realizó un análisis y reflexión sobre las ZBEs y abogaba por parametrizar los niveles reales de contaminación en cada lugar y cada momento para tomar medidas en consecuencia. Considera que si llegamos a un momento en el que todos los vehículos son eléctricos las ZBEs deberían desaparecer. Sin embargo llegado ese momento no cree que desapareciesen. Describió circunstancias curiosas que han generado las ZBEs en distintas ciudades y la generación de diferencias sociales con los más solventes como privilegiados. Apelaba a la necesidad de buscar un equilibrio.

El director general de GANVAM, Fernando Miguélez, señalaba que nadie está en contra de las ZBE o de la descarbonización, si no en la forma en la que se lleva a cabo. Se debe favorecer la movilidad sostenible asequible. Se cuestionaba la ZBE, como estrategia impulsada por Europa justificada en una movilidad sostenible teniendo en cuenta que la sostenibilidad la define tres factores: el crecimiento económico, mejorar la vida de los ciudadanos y cuidado del medio ambiente. Es un error considerar a las ZBEs sólo como medidas medioambientales ya que también suponen nuevos modelos de negocio. Las ZBEs no han propiciado la renovación de vehículos, sino que ha trasladado los más viejos a otras zonas (periferias y rurales). Describió algunos factores que considera clave o estratégicos en el contexto actual: el vehículo de ocasión, la economía circular fundamentada en el desguace, la conectividad y la apuesta comercial por la movilidad total.

Desde una perspectiva jurídica, el abogado Francisco López Lera señalaba que es erróneo y falso justificar la implantación de las ZBEs en los formatos que proponen los Ayuntamientos en base a una supuesta imposición por parte de Europa, ya que la directiva europea establece una serie de recomendaciones y principios, pero no imposiciones. La directriz europea recoge que es necesario elaborar planes de calidad del aire, donde hagan falta verdaderamente (en base a supuestos y circunstancias reales demostrables). López Lera se refirió a la necesidad de disponer de métodos y criterios comunes y herramientas certificadas para realizar las mediciones oportunas.

Carlos Balado, especialista en Movilidad y Transporte Urbano y socio de INGARTEK, desde una perspectiva de la movilidad, consideraba que las ZBEs pueden ser una oportunidad en función de su enfoque y planteamiento. Deben estar fundamentadas en una razón medioambiental y su criterio de implantación debe ser adecuado. Se deben buscar facilidades y alternativas en vez de apostar por las restricciones y acabar por convertir la ZBE en un fin en sí misma y no en una herramienta. Deben ir acompañadas de alternativas reales, cómodas y asumibles para los ciudadanos.

El periodista gastronómico Josema Azpeitia propuso una ruta gastronómica por Euskal Herria para descubrir en vehículos privados en la que se descubren establecimientos hosteleros con encanto, de tradición familiar y personalidad propia que están en peligro de extinción o que cuentan con fecha de caducidad, debido principalmente a que sus responsables están próximos a la jubilación sin un relevo.

La jornada la clausuró el director gerente del RACVN, Eduardo Martínez, que fue muy crítico con las ZBEs y especialmente con aquellos municipios que la han aplicado de una forma “no proporcional y realista”, destacando el caso de Bilbao. Se mostró confiado en poder ganar en los tribunales e insistió en que “el club no está en contra de la preservación del medio ambiente”. Para el director del RACVN, la movilidad no sólo debe ser sostenible. Debe ser asumible social y económicamente, que se pueda pagar y prolongar en el tiempo y que no deje atrás a ningún ciudadano.



SERVICIOS

Ayer se celebró la XXII edición del Encuentro Ciudadano con la Movilidad, organizado por el RAC Vasco Navarro en el Hotel NH Collection Villa de Bilbao, en la capital vizcaína. La jornada, titulada “Cultura e historia del automóvil”, ha contado con la colaboración de PONS Mobility y con el patrocinio de ARAG y CASER Seguros. La jornada ha centrado su temática las Zonas de Bajas Emisiones.

La jornada comenzó de manera oficial a las 9:30 de la mañana con el saludo inicial del presidente del RACVN, Pedro Martínez de Artola. Se refirió al compromiso del club en la defensa de los automovilistas y conjunto de la ciudadanía en su movilidad. Y destacó que “se señala al automóvil y se pretende acotar su uso, sobre todo en las ciudades, en base a la contaminación, pero hay otros elementos que contaminan tanto o más que el automóvil”. **Recordó el carácter orientativo de la directiva de la Unión Europea (no obligatorio) y señaló que antes de su implantación se debería considerar si es necesaria o no en cada circunstancia y en segundo lugar como aplicarla en base a supuestos, circunstancias y necesidades reales. Para el presidente del RACVN, “detrás de las ZBEs, hay una repulsa al automóvil”** y considera que “**si todos los vehículos fuesen eléctricos se inventarían zonas de bajas intensidades o algo parecido**”. Martínez de Artola concluyó su intervención señalando que **el compromiso por reducir las emisiones es compartido**, pero matizaba que **se debe realizar sin discriminar a los ciudadanos en función de su poder económico.**

Rutas Gastronómicas por Euskal Herria. Kilómetros de Placer

Haciendo un pequeño paréntesis entre las intervenciones centradas en las ZBEs, el periodista gastronómico Josema Azpeitia, ha repetido como ponente en la jornada del RACVN por segundo año consecutivo. En la jornada de 2023, coincidiendo con el Centenario del RACVN, Josema Azpeitia se refirió al vínculo histórico entre la gastronomía y el automovilismo. **En esta ocasión, el periodista propuso una interesante ruta gastronómica por Euskal Herria, que pasa por establecimientos hosteleros (restaurantes, y bares) con encanto de tradición familiar y personalidad propia, pero “en peligro de extinción o fecha de caducidad”, debido principalmente a que sus responsables están próximos a la jubilación sin un relevo.** Son lugares para descubrir en nuestros vehículos privados dentro de una interesante ruta y que demuestran una vez más el vínculo entre el disfrute de la conducción y los placeres gastronómicos. Estos lugares se mantienen, por el momento, a salvo de la tendencia de las franquicias o de los grandes grupos hosteleros que tienden a gestionar varios locales, perdiendo en varios casos la identidad propia. En una ruta que nace en la capital guipuzcoana y finaliza en Alto Deba, el periodista gastronómico presentó una serie de establecimientos y sus correspondientes responsables describió cuáles son las particularidades de los mismos. Desde bares de la Parte Vieja donostiarra con pintxos sencillos pero auténticos y con precios más contenidos que los establecimientos que se han adaptado casi en exclusiva para el turista, a auténticos expertos en enología o comida casera de gran calidad. Se trata de lugares que son desconocidos para muchos. Entre ellos, la Taberna del barrio de Egia, los locales de la Parte Vieja Haizea, Gorriti o Etxebe pub, el Mesón Lugaritz del Antiguo (todos ellos en San Sebastián), el restaurante Roxario de Astigarraga y el Bar Julián de Tolosa (no confundir con conocido el Casa Julián del mismo municipio), entre otros. Josema Azpeitia concluyó su intervención animando a todas las personas a visitar estos lugares, disfrutar de su oferta culinaria y conocer a sus responsables antes de que desaparezcan. **Para el periodista, la mayoría este tipo de establecimientos con identidad propia y gestión familiar tienen unos 15 años máximo de esperanza de vida. Después es posible que sigan, en otras manos o en grandes grupos, pero entonces, probablemente habrán perdido su esencia y autenticidad.** Serán otra cosa.



SERVICIOS

Es necesario buscar un equilibrio, parametrizar los niveles reales y tomar medidas sensatas y asumibles en consecuencia

El director de IPark Estacionamientos y Servicios, Sergio de Castro realizó una ponencia centrada en un análisis y reflexión sobre las ZBEs, en general y en su relación con los parkings de rotación. Para de Castro, “lo medible no debería ser discutible, pero sí los modos de paliar los problemas cuantificados y parametrizados”. En el momento actual, “el vehículo es un prisma que soporta la mayoría de los males por estar asociado históricamente a los hidrocarburos”. Sin embargo, si todos fuesen eléctricos consideraba que se pondrían otras medidas en marcha para quitarlos de las ciudades. Dado que cada ciudad es diferente, las soluciones deberían ser también distintas, adecuadas a las realidades tangibles de cada municipio. Para ello, **Sergio de Castro abogaba por parametrizar los niveles reales de contaminación en cada lugar y cada momento y tomar medidas en consecuencia.** Para el director de IPark la irrupción de las ZBEs son el inicio de algo que se irá adaptando con el tiempo (o así debería hacerlo). Sergio de Castro consideró que, si llegamos a un momento en el que todos los vehículos son eléctricos, híbridos o movidos por energías no contaminantes, las ZBEs deberían desaparecer. Sin embargo, llegado ese momento no cree que pase eso, “las medidas han llegado para quedarse”. Sobre la irrupción de las ZBEs y los vehículos eléctricos, el director de IPark concluyó su intervención describiendo situaciones curiosas, como el ejemplo que se ha constatado en Madrid el aumento de vehículos de etiqueta B que permanecen sólo 5 minutos en los parkings de rotación para evitar la sanción (ya que supuestamente si se accede un parking sí se puede entrar). Es decir, mediante picaresca e ingenio estos usuarios se buscan la vida para acceder al centro con sus vehículos y evitar sanciones. Otra circunstancia es caso de San Sebastián, donde se busca evitar el acceso de los vehículos al centro de la ciudad pero el 80% de las plazas de aparcamientos están en el centro y además hay un nuevo parking proyectado en la zona (Calle Easo). El director de IPark describió el caso de Londres con los peajes para acceder al centro. “Una medida que ha reducido el tráfico, pero ha propiciado que sólo accedan los Bentleys de lujo y grandes deportivos, que no son precisamente los vehículos menos contaminantes”. Es decir, ha generado diferencias sociales con los más solventes como grandes privilegiados. “Es necesario buscar un equilibrio”.

Mesa redonda: Las ZBEs desde diferentes perspectivas

La segunda parte de la jornada consistió en una mesa redonda centrada en la temática de las ZBEs desde diferentes perspectivas y su repercusión en los ciudadanos y su movilidad, en el comercio y la economía local, en el ámbito medioambiental, etc. La mesa estuvo moderada por el director territorial de CASER, Jordi Anguera. En la misma participaron el director de IPark Estacionamientos y Servicios, Sergio de Castro (protagonista de la anterior intervención), Francisco Ignacio López Lera, del Despacho de Abogados López Lera; Carlos Balado Larrazabal, Especialista en Movilidad y Transporte Urbano y socio de INGARTEK y Fernando Miguélez, director general de GANVAM.

Algunas de las ideas que destacaron en la intervención fueron las siguientes:

Fernando Miguélez comenzaba su intervención afirmando que **el mundo sí está en descarbonización, pero se cuestionaba sobre la ZBE, como estrategia impulsada por Europa justificada en una movilidad sostenible.** Atendiendo a **la definición de sostenibilidad se observan tres factores: crecimiento económico, mejorar la vida de los ciudadanos y cuidado del medio ambiente.** En base a esas tres premisas se ha observado que la ZBE de Madrid no cumplía con las dos primeras (afección económica y dificultades o discriminación ciudadana) y por eso ha caído. Para Miguélez **es un error considerar a las ZBE sólo como medidas medioambientales ya que las ZBE suponen nuevos modelos de negocio** (movilidad personal y micromovilidad, etc.). Asimismo, destacaba que **nadie está en contra de las ZBE**



SERVICIOS

o de la descarbonización, si no en la forma en la que se lleva a cabo y ponía la ciudad de Pontevedra como ejemplo positivo. Sin embargo, tratar de generalizar una movilidad sostenible total no es asequible, aunque deba serlo. Se debe alcanzar pero sin poner en riesgo el tejido industrial, económico y social. **Se debe favorecer la movilidad sostenible asequible.** El director de GANVAM señalaba que, dado que el parque de vehículos no deja de envejecer y ya ha alcanzado los 14,2 años de media, **la ZBE no ha propiciado la renovación de vehículos, sino que ha trasladado los más viejos a otras zonas como las periferias o zonas rurales** en una segunda vida o uso de los mismos. Como ejemplo, dentro de los vehículos afectados o inutilizados por la DANA, se estima que el 61% son diésel, el 34,25% gasolina y sólo el 4,75% de otros modelos. Con ello se deduce que las zonas afectadas no pertenecen a ZBEs. En el paradigma actual en un momento de incertidumbre y crisis floreciente del mercado de vehículos nuevos, la amenaza de la competencia de los vehículos chinos a unos precios más bajos, los aranceles recíprocos y los que puedan venir de Estados Unidos, **describió algunos factores como clave o estratégicos: el VO o vehículo de ocasión, la economía circular fundamentada en el desguace y la conectividad y la apuesta comercial por la movilidad total.** El VO como modelo de negocio en el que se están fijando las marcas para rentabilizar un producto y venderlo tras un primer uso (teniendo en cuenta que el vehículo nuevo está protagonizado porcentualmente cada vez más por rentings y empresas de alquiler sin conductor en detrimento de los particulares. Por otra parte la economía circular fundamentada en el negocio del desguace es clave, no sólo por rentabilidad, sino como medida para esquivar la competencia de los fabricantes chinos. El 95% de los componentes de los eléctricos está en mano de los chinos. Si se es capaz de recuperar los componentes y materias primas se podrá disponer de una mayor competitividad frente al gigante asiático. La conectividad como valor distintivo y medio de solución de problemas (seguridad, evitar aglomeraciones...) y la movilidad total o integral, como estrategia comercial. Es decir, movilidad “va de moverse”, el mercado de la movilidad puede abarcar todo, desde las zapatillas, la bicicleta, los patinetes hasta el automóvil” y en ello empiezan a fijarse marcas, fabricantes y comercializadoras.

Desde una perspectiva jurídica, **Francisco López Lera** señalaba que **es erróneo y falso justificar la implantación de las ZBEs y en los formatos que proponen los Ayuntamientos en base a una supuesta imposición por parte de Europa ya que la directiva europea establece una serie de recomendaciones y principios pero no imposiciones.** La norma o directriz europea recoge que es necesario elaborar planes de calidad del aire, donde hagan falta verdaderamente (en base a supuestos y circunstancias reales demostrables). Si no es necesario no deben establecerse teniendo en cuenta que afecta a sectores y genera desigualdades. En la redacción de la directiva europea se aprecian términos como “los municipios podrán” que no significa lo mismo que “deberán o tendrán la obligación de...”. Asimismo se habla del objeto de evitar, prevenir y reducir emisiones con métodos y criterios comunes. **López Lera se refirió a la necesidad de disponer de esos métodos y criterios comunes y disponer también de herramientas pertinentes y certificadas para realizar las mediciones oportunas.** Destacaba que en España no existe una institución metrológica que lleve a cabo estas mediciones. Existen datos sobre mediciones pero poco específicos ya que no detallan la hora lugar concreto y si se daban circunstancias excepcionales en el momento de la medición como un incendio, un acto social o un atasco. Atendiendo a la directiva europea, se proponen zonas de actuación pero no estrictamente en municipios de más de 50.000 habitantes tal y como se pretende aplicar en el ámbito de España. **Francisco López Lera criticaba el caso de Bilbao por establecer criterios horarios y de lugar sin fundamento aparente ¿Acaso fuera de la ZBE los vehículos dejan de contaminar y son menos? ¿Los fines de semana los vehículos no contaminan?** Ante la pregunta sobre si es legal y correcto reducir los impuestos a los ciudadanos en base a las etiquetas medioambientales de sus vehículos, Francisco incidía en que los políticos necesitan recaudar y no van a descuadrar las cuentas por estas premisas. En un supuesto de que se hiciera o incluso en el supuesto de que desapareciesen los vehículos o se redujese el parque de forma significativa, considera que se buscaría otra forma de recaudación que, seguramente pasaría por una subida en el IBI (Impuesto de Bienes Inmuebles).



SERVICIOS

Sergio de Castro, retomaba algunas de las ideas descritas en su ponencia y citaba que **en el momento actual las infraestructuras no están preparadas para un supuesto de electrificación total del parque, tanto en el ámbito de los aparcamientos** (muchos de ellos diseñados para vehículos de combustión de mediados del siglo pasado, más pequeños y menos pesados) **como en otras circunstancias**. Planteaba los problemas en caso de incendio (que no se pueden apagar y no se puede actuar igual que en los incendios convencionales) o el reciclaje y utilidad de los elementos al final de la vida útil de los eléctricos. Recordaba que en el caso de los coches eléctricos e híbridos afectados por la dana, se ha generado una gran cantidad de “chatarra” con difícil solución y tratamiento.

Carlos Balado, desde una perspectiva de la movilidad comenzaba su intervención señalando que **las ZBEs pueden ser una oportunidad en función de su enfoque y planteamiento**. Para Balado las ZBEs como concepto, a priori, no deben tomarse como algo negativo. Sin embargo, matizaba que **su existencia debe estar fundamentada en una razón medioambiental y su criterio de implantación debe ser adecuado. Se deben buscar facilidades y alternativas en vez de apostar por las restricciones y acabar por convertir la ZBE en un fin en sí misma y no en una herramienta**. Considera que las ZBEs son una oportunidad para aprovechar a realizar un urbanismo más amable y procurar una movilidad más sostenible. **No deben generarse prohibiciones como única medida** ya que eso es algo simplista. La ZBE no debe reducirse a prohibiciones, pero si éstas se dan, **deben ir acompañadas de alternativas reales, cómodas y asumibles para los ciudadanos** para paliar las posibles circunstancias problemáticas que se puedan generar. Si no es así, se acaban creando más muros que oportunidades. Unas ZBEs completamente definidas en el espacio pueden ser contraproducentes y generar desigualdades, ¿fuera de esas líneas los coches no contaminan? ¿Los barrios periféricos deben soportar la misma o mayor contaminación del aire mientras y en las zonas centrales no?

“Larga vida al coche, pese a quien le pese”.

La jornada la clausuró el director gerente del RACVN, Eduardo Martínez. Se mostró muy crítico con las ZBEs y especialmente con aquellos municipios que la han aplicado de una forma más restrictiva y “no proporcional”, destacando el caso de Bilbao. Recordaba que la medida de la villa está recurrida por el RACVN y la de San Sebastián, si finalmente se publica en los términos anunciados por el Consistorio, previsiblemente también será recurrida. El director del RACVN se mostró muy confiado en poder ganarlas en los tribunales. Martínez describió que la forma de aplicar las ZBEs no es cuestión de una ideología o partido, sino de las personas que lo llevan a cabo y su rigurosidad, pudiendo darse el caso de criterios más acertados y otros menos afortunados en municipios diferentes gobernados por los mismos partidos. Señalaba que **en el RACVN “no estamos en contra de las ZBEs, sino de la mala gestión de las mismas” e insistió en que “el club no está en contra de la preservación del medio ambiente ni es un negacionista del cambio climático, tal y como algunos se empeñan en calificar”**. Sin embargo, consideró que reducir la postura del club y sus argumentos a esos términos y descalificativos demuestra la falta de criterios sólidos para contra argumentar la postura del RACVN. Tampoco gusta el hecho de que el club tenga un criterio propio que pasa por ser consecuentes y coherentes en la defensa de los automovilista y los ciudadanos a los que se les pretende discriminar en función de su situación económica y generar dificultades. **Para el director del RACVN, la movilidad no sólo debe ser sostenible, debe ser asumible social y económicamente, que se pueda pagar y prolongar en el tiempo. Considera que las ZBEs que se diseñan atendiendo a las modas o a la pretensión de ser el consistorio pionero en algo son erróneas, “al igual que sucede con la Ciudad 30 de Bilbao que ha demostrado ser ineficaz y un completo desastre ya que no responden a premisas reales”**. Esas propuestas, tal y como se plantean discriminan a aquellas personas que no pueden cambiar de coche y atentan por lo tanto contra los principios de igualdad de oportunidades y libertad de movilidad. Eduardo Martínez puso en valor el vehículo como fuente de autonomía, libertad y generación de riqueza y ha concluido con la frase “larga vida al coche, pese a quien le pese”.