

ZONAS DE BAIXAS EMISIÓN: UNHA OPORTUNIDADE PARA UN VIGO MÁIS SUSTENTÁBEL E HABITÁBEL

[Unha alternativa integral para a definición de toda a cidade como ZBE]

I. Introducción: O problema da mobilidade en Vigo

A mobilidade é un elemento central que define o espazo urbano e un factor determinante na habitabilidade da cidade e na calidade de vida da veciñanza, cun efecto de enorme relevancia en termos de sustentabilidade ambiental.

Vigo presenta neste ámbito importantes deficiencias, sendo a cidade do Estado con maior número de vehículos per cápita. Con 1,5 vehículos por cada 2 habitantes, cun parque móbil de 449.028 vehículos domiciliados na cidade [datos oficiais dos indicadores actualizados da Axenda Urbana Vigo 2030], dos que menos do 10% (o 9,46%) son motocicletas. Datos que colocan a Vigo na cabeza de todas as urbes do Estado en nivel de motorización. Ao parque móbil propio, hai que engadir a circulación tanto de vehículos non domiciliados na propia cidade, así como as máis de 100 mil entradas e saídas de vehículos que se producen cada día con orixe e/ou destino noutros concellos.

Esta situación tradúcese nunha estrutura modal da mobilidade cunha predominancia da utilización do vehículo privado (47,91%), duplicando esta a utilización do transporte público (23,23%) e moi por encima da mobilidade peonil, en bicicleta ou en VMP (28,86%), tal e como se recollen nos datos da actualización do Plan de Mobilidade Urbana Sustentábel (PMUS) do Concello de Vigo aprobada en 2021.

Unha mobilidade baseada maiormente no vehículo privado, con 300 mil viaxes diarias de media en coche ou moto [datos do PMUS], ten consecuencias tanto ambientais e sociais de enorme gravidade. O tráfico de vehículos privados en Vigo:

- Emite cada ano 600 mil toneladas de CO₂ [datos oficiais recollidos por Amigos da Terra], facendo que nas rúas de Vigo a concentración de CO₂ supere na maioría das medicións nun 53% o valor medio na atmósfera, e con partículas en suspensión -como o óxido de nitróxeno ou o dióxido de xofre- con valores superiores aos recomendados pola Organización Mundial da Saúde (OMS),

chegando mesmo a quintuplicalos nalgúns ámbitos [datos do informe elaborado en 2021 por Ecoloxistas en Acción e Greenpeace]

- Provoca que o 72% das vigueses e viguesas estean expostas cada día a niveis de ruído por riba dos recomendados pola OMS, e o 29% a niveis de contaminación acústica que son directamente prexudiciais para a saúde das persoas.
- Satura a rede viaria interna da cidade, con atascos que producen até 46h de retención cada ano [Datos do satélite Tom Tom]
- Implicou (en 2019, últimos datos dispoñíbeis) 2.564 accidentes viarios, dos que 992 provocaron danos de diversa consideración en persoas (incluídos 17 feridos/as graves e 4 falecementos e con 184 atropelos a peóns [Datos da Policía Local]
- Impón unha ordenación do espazo público que favorece de maneira clara aos coches sobre as persoas.

II. Zonas de Baixas Emisións

A Lei 7/2021 de cambio climático e transición enerxética, no seu artigo 14, impón aos concellos de máis de 50.000 habitantes a obriga da redacción dun PMUS (Plan de Mobilidade Urbana Sustentábel) con medidas que reduzan as emisións de gases derivadas da mobilidade. Entre esas medidas teñen que estar, como mínimo:

1. O establecemento de **Zonas de Baixas Emisións** antes do 1 de xaneiro de 2023.
2. Medidas para fomentar os desprazamentos a pé ou en bicicleta asociados a hábitos de vida saudábeis
3. Corredores verdes interurbanos que conecten os espazos verdes urbanos coas grandes áreas verdes periurbanas
4. No transporte público:
 - a. Mellora da rede e do uso do transporte público que inclúa a intermodalidade
 - b. Electrificación da rede ou o uso de combustíbeis que non xeren gases de efecto invernadoiro (cítase o biometano)
5. O fomento da electrificación do vehículo privado e para iso:
 - a. Instalación de puntos de recarga
 - b. Medidas para a promoción do vehículo eléctrico privado
 - c. Medidas para dar pulo á mobilidade eléctrica compartillada
6. No reparto de mercadorías:
 - a. O fomento da mobilidade sustentábel

- b. Integrar os plans específicos de electrificación de “última” milla coas ZBE's municipais
7. Fomento da mobilidade sustentábel nos desprazamentos ao traballo
8. Medidas específicas para mellorar a calidade do aire na contorna dos centros de ensino, sanitarios e “outros de especial sensibilidade” cando sexa preciso de acordo coa normativa de calidade ambiental

Para a definición das denominadas Zonas de Baixas Emisións (ZBE), tanto as directrices ministeriais, como o recente decreto que as regula, prevén fundamentalmente catro alternativas:

- **Alternativa 1: Restringir a entrada e a circulación ás ZBE aos vehículos segundo as etiquetas asignadas pola DXT en función das súas emisións.**

A curto prazo, favorece as rendas altas que se poden pagar un vehículo de baixas ou nulas emisións; a longo prazo, segundo se vaian substituíndo todos os vehículos de combustión por eléctricos, reproducirá todos os problemas das cidades actuais.

- **Alternativa 2: Reducir a demanda mediante o cobro dunha peaxe por entrar nas ZBE.**

A curto prazo, por suposto, favorece ás rendas que poidan pagar a peaxe, mesmo fronte a quen o precisaren; a longo prazo, ten demostrada unha nula efectividade nas cidades nas que se instaurou.

Do punto de vista da cidade, parte do concepto de “conxestión óptima” que choca de fronte coa busca da calidade de vida nas cidades que ten que se basearse na eliminación e calmado do tráfico e na primacía das persoas sobre a mobilidade.

- **Alternativa 3:** Unha combinación das alternativas 1 e 2 cobrando a **peaxe en función da etiquetaxe do vehículo.**
- **Alternativa 4:** Non aplicar os modelos de restrición anteriores en función da tipoloxía de vehículo en perímetros delimitados, senón **definir o conxunto da cidade como ZBE apostando por unha redución xeral do tráfico de vehículos privados** en toda a cidade e no calmado do seu tránsito coa consecuente redución de emisións, en lugar de só promover a substitución do parque móbil por modelos eléctricos.

Esta é alternativa que promove a *Rede de Cidades que Camiñan*, sintetizándoa na idea de resignificar o termo ZBE pasando de “zonas de baixas emisións” a “zonas de ben estar”, a través da redución do tráfico non necesario (menos coches circulando) en lugar de cobrar por circular ou aplicar unha “barra libre” aos coches eléctricos.

III. O proxecto de ZBE para Vigo

O Goberno municipal de Vigo optou pola primeira alternativa, aplicando de maneira mecánica un modelo semellante ao de Madrid Central, a través dun proxecto de ZBE que prevé a delimitación de 4 perímetros nas zonas de Bouzas, Centro, Praza de Portugal e O Calvario.

Esas zonas terán controis de acceso e saída con sistemas de videovixilancia que coa aplicación de algoritmos de intelixencia artificial identificarán a matrícula, marca, modelo, color, categoría e tipoloxía de cada vehículo. A esas zonas só poderían acceder, segundo se recolle na memoria descritiva do proxecto de ZBE os vehículos con distintivo ou etiqueta CERO, isto é: eléctricos ou híbridos enchufábeis, permitindo o acceso a residentes, o abastecemento das actividades económicas e o acceso de servizos públicos de transporte, seguridade e emerxencias. A implantación das catro ZBE definidas terá un custo de 5.452.100,07 euros e prevese a súa execución en dúas fases que concluirían en novembro de 2023 e setembro de 2024 respectivamente.

É claro, que para alén das mensaxes contraditorias ofrecidas desde o Goberno municipal co obxectivo de minorar o cuestionamento e oposición social ao seu modelo de ZBE, a restrición de acceso se efectivizará a través de sancións (multas de 200 euros), tal e como verifica o feito de que desde o pasado ano 2022 se teña iniciado, con absoluto secretismo, a elaboración dunha Ordenanza Municipal que vai regular precisamente as ZBE.

Estamos diante da imposición unilateral dun modelo de ZBE elaborado sen a máis mínima participación e diálogo, nin co tecido asociativo nin coa veciñanza.

IV. A alternativa do BNG: facer de todo Vigo unha ZBE

Fronte ao modelo de pequenos perímetros restritivos, desde o Bloque Nacionalista Galego apostamos por facer do conxunto do termo municipal de Vigo, e singularmente do seu casco urbano, unha Zona de Baixas Emisións, implementando medidas de carácter estrutural e integral para a toda a cidade co obxectivo de reducir o uso do vehículo particular aos tráxicos necesarios e calmando o tránsito rodado, a través do desenvolvemento das seguintes liñas de actuación que xa están recollidas, en maior ou menor medida, no Plan de Mobilidade Urbana Sustentábel da cidade:

- Reordenar o espazo público para dar prioridade, por esta orde, á mobilidade peonil, en bicicleta ou VMP e transporte público sobre o vehículo particular.
- Promover máis rúas peonalizadas ou de prioridade peonil, recuperando espazo público para as persoas.
- Elaboración dos *metrominuto* e *biciminuto* para estimular os desprazamentos andando e en bicicleta.
- Xeneralización e promoción das rutas escolares peonís seguras para todos os centros educativos públicos da cidade.

- Revisión da ordenanza reguladora do uso de VMP na cidade, retirando todas aquelas restricións que non estén fixadas no marco regulatorio xeral.
- Potenciación do transporte urbano colectivo: cun novo mapa de liñas de autobús, aumento de frecuencias, renovación da flota por vehículos de menores emisións, ampliación do billete de transferencia a 2 transbordos gratuítos nun lapso de 60 minutos, abaratamento de tarifas, reforzo do servizo nocturno, mellora da conexión con servizos e dotacións públicas (centros médicos, educativos, etc), e a implantación dunha liña central desde Navia até Teis a través dalgunha modalidade de transporte articulado eléctrico (trolebus, tranvía, metro lixeiro..).
- Promoción do uso compartido de taxi e creación de bono-taxi.
- Estabelecemento de novos carrís bus-taxi e aplicación de sistemas de preferencia semafórica para o paso do transporte público.
- Mellora da integración das diferentes modalidades de transporte público, garantindo unha áxil conexión entre terminais (estacións de ferrocarril, terminal de bus, aeroporto e estación de transporte marítimo de ría).
- Integración da cidade, a través dun novo acordo coa Xunta e da mellora substancial do servizo, no plan de transporte metropolitano.
- Liderar a cooperación con outras administracións para a posta en marcha dunha rede de tren de cercanías que vertebre a nosa realidade metropolitana e que conecte Vigo polo norte co eixo Pontevedra-Vilagarcía e polo sur até Tui.
- Esixir a mellora substancial da actual rede de media distancia ferroviaria, con aumento de frecuencias.
- Posta en marcha de aparcamentos de integración modal (disuasorios) nos accesos da cidade.
- Aplicar medidas adicionais para o calmado de tráfico: pasos de peóns resaltados, extensións das zonas 30 e 20, un maior control da velocidade e dos accesos a zonas peonís por vehículos non autorizados, entre outros.

Esta alternativa, que xa se vén desenvolvendo con éxito acreditado noutros concellos, como a cidade de Pontevedra, e que foi aceptada polo MITMA supón unha resposta integral que permitiría avanzarmos cara a unha mobilidade máis sustentábel:

- a. Non discrimina ás persoas nin pola renda nin pola residencia. Non obriga a investimentos ao alcance de poucas persoas nin cobra por circular.
- b. É un modelo integral para toda a cidade, estendendo os seus beneficios ao conxunto do territorio e non só a pequenos perímetros.
- c. Ten acreditada unha maior eficacia na redución do volume do tráfico.

- d. Reduce as emisións contaminantes.
- e. Reduce a violencia viaria.
- f. Minora a contaminación acústica
- g. Fomenta o comercio local
- h. Mellora a calidade de vida da cidadanía permitindo alargar a democratización do espazo público en favor das persoas, concibíndoo non só como superficie de tránsito senón para a convivencia segura da veciñanza, especialmente de crianzas, persoas maiores e con mobilidade reducida.

V. Participación e diálogo

En todo caso, o BNG defendemos que para dotar de maior eficacia este proceso de transformación da mobilidade é imprescindible que a definición das accións concretas e a súa planificación sexa resultado dun proceso amplamente participativo. Neste sentido, demandamos a redefinición do proxecto de implantación de ZBE en Vigo, nos termos sinalados a través das seguintes medidas:

1. Posta en marcha de mecanismos de participación directa para recoller propostas e suxestións de toda a cidadanía.
2. Realización de asembleas veciñais en todos os barrios e parroquias.
3. Rolda de encontros co tecido asociativo e movementos sociais da cidade.
4. Convocatoria dos Consellos Sectoriais/Locais de Transportes, Medio Ambiente e Accesibilidade do Concello de Vigo, como organismos consultivos e de participación, en réxime de co-decisión para unha efectiva posta en común e ditame.
5. Creación dun grupo de traballo na Comisión Informativa de Seguridade, con participación de todas as organizacións políticas con representación no Pleno.
6. Sometemento da proposta a aprobación plenaria e exposición pública para a recepción de alegacións.

En resumo, fronte a quen quere importar e aplicar mecanicamente modelos restritivos que discriminan ámbitos e persoas e con eficacia limitada, o BNG apostamos por facer do deseño da ZBE unha oportunidade para despregar un modelo de cidade máis habitábel e sustentábel. Desde a concepción do espazo público como moito máis que un espazo que transitar, senón tamén como un espazo no que estar, encontrarse, convivir, xogar e pasear. Un espazo que habitar.

Vigo, Galiza, a 8 de febreiro de 2023.