

Per respirar aire legal cal reduir el 30% del trànsit motoritzat

Director, Tuesday 22 November 2016 - 17:15:23

La Plataforma per la Qualitat de l'Aire valora positivament la mesura de reducció permanent del trànsit a Barcelona per ò demana compromís per la seva implementació a l'actual mandat.

Per aconseguir els nivells legals cal reduir un 30% el trànsit privat segons va establir el Pla de mobilitat urbana (PMU) 2013-2018. Possiblement aquest percentatge és major tenint en compte que la "millora tecnològica" destapada amb el frau dièsel ha portat més contaminació a la nostra ciutat.

Les més de 70 entitats que aplega la Plataforma saluden que per primer cop es parli del problema de contaminació diària i no d'episodis puntuals, i de la necessitat de mesures permanents estructurals. Donen suport a gran part de les actuacions presentades per ò senyalen la manca de definició per valorar el seu grau d'ambició i factibilitat, reclamant que es presenti la reducció d'emissions de cadascuna de les actuacions així com el pressupost assignat. En els càlculs que projecta el pla demanen que es consideri també el creixement del trànsit que s'està produint.

Tanmateix celebren que l'Ajuntament presenti per primer cop la restricció del trànsit permanent amb la creació de dues zones de Baixes Emissions en l'àmbit metropolità i intra-rondes, a l'igual que va fer l'Àrea Metropolitana a la reunió del Consell de Mobilitat del passat mes de juliol. Mesures que s'estan aplicant a més de dues-centes ciutats europees des de fa anys i que és la principal política europea per reduir les emissions i impulsar els modes de transport sostenible, vianant, bicicleta i transport públic. Sense reduir el trànsit es constata que moltes de les mesures del PMU es bloquegen o s'eternitzen sense incidir en la millora de la qualitat de l'aire. Més aviat la situació està empitjorant amb un augment del 2,3% de l'ús del vehicle privat durant el 2015 a Barcelona. En el cas Barcelona, la ciutat amb més densitat de vehicles d'Europa, l'avantatge que tenim és que l'Àrea Metropolitana de Barcelona compta amb la segona millor oferta de transport públic del món després de París, segons un estudi recent de ICTD (The Institute for Transportation and Development Policy). Cal treure cotxes perquè sigui eficient i identificar punts crítics on s'haurà de reforçar el servei.

Per això aquesta és una mesura prioritària per la Plataforma i reclamen que no s'allargui el termini per complir amb l'obligació legal, en nivells que fins i tot són inferiors als de protecció de la salut que estableix l'OMS. Durant un any que es va convocar la primera taula s'ha estat treballant i no podem esperar tres anys més i un altre govern per seguir contaminants. Veuen injustificat aquest impàs quan l'operatiu estarà disponible per actuar en moments d'episodis. Per això reclamen un Pla 2018-2019 que implementi de forma gradual les Zones de Baixa Emissió fins a la seva totalitat i que consideri el següent:

Que es faci un bon disseny de les zones i una classificació de vehicles coherent amb les seves emissions reals que depèn en aquest ordre, del combustible utilitzat, de la potència i tecnologia del motor i de l'any de fabricació. S'oposen a què s'utilitzi com a base la classificació de la DGT que no considera ni les emissions en condicions reals ni el frau dièsel, i que el consistori anomeni cotxes nets als dièsels Euro 4,5 i 6 que tindran etiquetes.

Que s'estudiï també la combinació d'aquesta mesura amb la implementació d'una tarifa diària (Congestion Charge) que grava l'ús del vehicle i que estigui demostrant ser la fórmula amb més resultats en la reducció de la contaminació de grans àrees urbanes i que compta amb el més gran consens científic (Londres, Goteburg, Milà, Estocolm, Palermo i pròximament Oslo).

Radio Star Terrassa 100.5 Fm --- La Cultural de Terrassa

<http://radiostarterrassa.com/news.php?item.4631>

Página 2/2

Respecte a d'altres mesures presentades avui com la tarifació d'aparcaments que inclou bonificacions sobre la tarifa actual o les ZUAPs, la Plataforma vol senyalar que no tindran cap incidència real en la reducció d'emissions. En el primer cas les entitats podrien entendre com estratègia per recaptar fons per finançar plans d'impuls al vianant, bici i el transport públic, que si milloren la qualitat de l'aire. En el segon cas, calen mesures de restricció del trànsit a escala ciutat si el que es persegueix és reduir la contaminació també en aquestes micro-àrees. Respecte a l'entrega d'abonaments de transport públic i del bicicing a les persones que donin de baixa els seus vehicles i que podran o no comprar un cotxe nou, és una mesura que segueix instal·lada en la premissa de que els cotxes vells contaminen i els nous són nets (els que tenen etiquetes), com avui s'ha repetit en diverses de les intervencions a la roda de premsa convocada per l'Ajuntament.

D'altra banda, la Plataforma vol remarcar la seva preocupació perquè algunes de les mesures que ja s'estan desenvolupant estan mancant d'ambició o a la pràctica i/o allargant-se els terminis previstos. Les 4 propostes presentades per reformar la Meridiana que no varien la seva consideració d'autovia ni impulsen el transport públic interurbà o la nova xarxa de carrils bicis que s'està executant per trams inconnexes i no ha contemplat zones tan importants com l'Eixample, el districte 22@ i molts carrers de la ciutat amb velocitat 50 /km/h, on és prioritari reduir cotxes, pacificar i posar la bici a la calçada de forma segura, són exemples. Demanen prioritzar actuacions i ambició coherent a l'escala del greu problema