

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

El ayuntamiento de Reus ha empezado ya a poner en marcha las limitaciones de circulación y de libertad de movimientos de la ciudadanía mediante la fijación de las denominadas “ZONAS DE BAJAS EMISIONES”.

Se trata de unas medidas que aparte de haberse demostrado que son totalmente impopulares e incluso rechazadas por gran parte de la ciudadanía como se ha venido demostrando en las tímidas sesiones de exposición pública de las mismas, donde prácticamente todos los asistentes salían de ellas preocupados y molestos, no tienen como se pretende argüir por parte del gobierno, base ni fundamento jurídico, técnico, ni social de tipo alguno.

Según el artículo 4.2 e del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), los Estados miembros y la Unión Europea, comparten la competencia en medio ambiente. Eso implica que la UE y los estados miembro concurren a regular dicha materia, pero cuando lo hace la UE desplaza la competencia nacional. Ello no obstante puesto que la intervención de la UE está regida por el principio de subsidiariedad (art 5.3 TFUE) por el principio de proporcionalidad (art. 5.4 TFUE) la UE debe justificar que es necesario actuar en el nivel común, que es más eficaz y que se está ante un problema supranacional.

De acuerdo con los artículos 11 y 191 a 193 TFUE, la UE es competente para actuar en todos los ámbitos de la política de medio ambiente, incluida la contaminación del aire. En este sentido la normativa europea sobre calidad del aire actualmente en vigor está compuesta por varias directivas, entre ellas la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008 relativa a la calidad del aire ambiente y a una Atmósfera más limpia en Europa. De ello se se concluye:

- la figura de zona de bajas emisiones (ZBE) no está definida en ninguna de las directivas europeas sobre calidad del aire.
- La única mención existente a las ZBE es la incluida en la directiva 2008/50/CE
- esta directiva establece una serie de plazos según las cuales diversos contaminantes en el aire (dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, benceno, monóxido de carbono, plomo y las partículas PM) no podrán superar algunos valores límite fijados en sus anexos. En el caso que los niveles de contaminación en el aire superen dichos límites legales, se prevé la aplicación obligatoria por parte de los estados de planes de acción de la calidad del aire. No obstante las **ZBE no son contempladas como una medida obligatoria que deba incluirse en dichos planes de calidad del aire.**
- Del mismo modo se ha de resaltar que, de acuerdo con el ya mencionado principio de subsidiariedad, las normas de la UE sobre calidad del aire dejan a los estados miembro la elección de las medidas necesarias para cumplir con los valores límite fijados legalmente. Es decir, **España no está obligada por la normativa europea sobre calidad del aire, a tener que implantar ZBE.**
- A pesar de ésta no obligatoriedad de implantación de ZBE todos los partidos, salvo VOX, han mentido a los españoles al afirmar que se trata de una “imposición europea”.

PROLIFERACIÓN DE LAS ZBE

- Desde el año 2021 se ha producido una proliferación de las ZBE en Europa motivada principalmente por:
 1. la actividad de la Comisión Europea, denunciando a los estados miembros por el incumplimiento de la directiva 2008/50/CE, financiando la elaboración de documentos de orientación y herramientas para las ciudades con el propósito de establecer ZBE. Y además impulsando un nuevo marco de **movilidad urbana** centrado en el fomento del transporte activo, compartido y eléctrico en las ciudades.
 2. La adopción por parte de diferentes estados miembros de leyes climáticas que obligan a crear ZBE (Francia y España).

LEY 7/2021 DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA.

- El 21 de mayo de 2021 entró en vigor esa ley.
- Mientras la directiva 2008/50/CE contempla a las ZBE como una de las posibles medidas a adoptar cuando se rebasen los límites de calidad del aire establecidos legalmente, esta ley amplía su concepto, extendiendo su objeto no sólo a la lucha contra la contaminación atmosférica sino también a la lucha contra “**el cambio climático**”.
- Esta ley **impone la creación de ZBE conforme a un criterio casi exclusivamente poblacional**, sin tener en cuenta la realidad de cada municipio. En ese sentido el artículo 14 establece que tendrán que adoptar ZBE
 1. los municipios de más de 50.000 habitantes
 2. los territorios insulares
 3. los municipios de más de 20.000 habitantes que superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real decreto 102/2011
- se calcula que tendrá que implantar ZBE 150 municipios en los que viven unos 25 millones de personas y al rededor de 53% de la población nacional

REAL DECRETO 1052/2022, DE 27 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE REGULAN LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES

- Como consecuencia que LA LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO TRANSICIÓN ENERGÉTICA no ahonda en cómo deben ser las ZBE, el gobierno, en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias, procedió a aprobar en noviembre de 2021 unas directrices para la creación de zonas de bajas emisiones. Posteriormente en diciembre de 2022 el gobierno aprobó el Real decreto 1052/22, en vigor desde el 29 de diciembre de 2022.
- **El citado Real decreto 1052/2022** pretende establecer un marco mínimo homogéneo que facilite el establecimiento de las ZBE. Parte, de la demonización de los vehículos de combustión convencionales como principal causa de contaminación atmosférica y confía que el establecimiento de ZBE ayudará a **forzar un cambio en la movilidad en el que primará el teletrabajo, el vehículo compartido, los vehículos no**

motorizados y el transporte público. Se observa así una especie de apuesta por la “colectivización del transporte” por la renuncia obligada del ciudadano al vehículo propio.

(Los automóviles no son el único factor que contribuye a la contaminación del aire, también hay que tener en cuenta la contaminación provocada por la industria, el comercio y los hogares (uso de calefacciones). Un ejemplo de esta afirmación se encuentra en la sentencia del TSJ de Cataluña que anuló la ordenanza municipal del ayuntamiento de Barcelona sobre ZBE. El tribunal recordó que el mayor foco de contaminación atmosférica en Barcelona es la zona portuaria situada en su término municipal).

- El Real decreto 1052/2022 incluye un único supuesto (artículo 5.3) en el que **es posible evitar el establecimiento de una ZBE que incluya “prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos”**. Será posible siempre y cuando se cumplan los objetivos establecidos en el propio Real decreto (mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático).

EL FRACASO DEL GOBIERNO EN RELACIÓN CON LA IMPLANTACIÓN DE LAS ZBE

- Pese a la regulación y obligación legal a regular por los ayuntamientos por medio ordenanzas municipales, ni la ley de cambio climático y transición energética ni el Real decreto 1052/2022 prevén consecuencias legales para los municipios que hayan incumplido la obligación de crear ZBE antes de 2023.
- No existe constancia alguna de municipios sancionados por incumplir la creación de ZBE.
- Ante la pésima regulación de la materia se prevé una cascada de procesos judiciales contra las ZBE por lo que es previsible que la inmensa mayoría de municipios españoles no hayan implantado ZBE en 2023.

POSTURA DE VOX SOBRE LA MATERIA

VOX ha venido manteniendo una postura firme en contra de las ZBE porque atacan al derecho de los ciudadanos a desplazarse libremente por el territorio nacional, perjudican a las familias trabajadoras y suponen una barrera para incentivar el crecimiento económico.

ASPECTOS DESTACADOS DEL PROBLEMA

Se sucumbe a un fanatismo climático. Desde Bruselas se pretende imponer el criterio que el uso de los vehículos de combustión es el principal culpable de la contaminación del aire (el vehículo mata).

Ello supone que la sumisión a los dogmas de la agenda climática prevalecen a las necesidades reales de las familias trabajadoras.

A mayor abundamiento se quiere ignorar que los principales emisores de dióxido de carbono a la atmósfera seguirá siendo China, Estados Unidos, y la India, cuyas emisiones representan el 62,9% del total de las emisiones mundiales.

Se trata además de una medida impopular. Según una encuesta de marzo de 2023 realizada por el RACE el 61% de los encuestados se mostró en contra de las ZBE, el 44% consideró que obedecen a intereses políticos y sólo 14% cambió o se planteó cambiar su coche por uno que sí cumpla con la restricción de movilidad de las ZBE.

A la vista de esta tremenda impopularidad muchos equipos de gobierno han evitado establecer ZBE en municipios antes de 2023. A 1 de enero de 2023 solamente el 13% de los municipios había presentado planes para crear ZBE.

SITUACIÓN EN EUROPA

- En Italia no se cuenta formalmente con ZBE. Pero existe una figura similar denominada zona de tráfico limitado que se crearon para reducir los niveles de contaminación y hacer los centros urbanos más accesibles a los peatones. En algunas ocasiones han sido eliminadas tras un referéndum municipal como ocurrió en 2016 con las ZTL de Bollate (Milán)
- en Polonia en 2021 los municipios están habilitados para implantar ZBE. Se prevé que las primeras en Cracovia y Varsovia puedan ser establecidas en 2024.
- En Hungría no existen ZBE. Pero Budapest cuenta con zonas protegidas, lugares históricos o zonas verdes sin tráfico de vehículos, y zonas restringidas normalmente para vehículos pesados. No se prevén estudiarlas hasta 2030.
- En Francia la ley climática obliga a todas las ciudades con más de 150.000 habitantes a crear ZBE antes del 31 de diciembre de 2024
- Alemania. Las primeras ZBE se crearon en Berlín, Hannover y Colonia en enero de 2008. La base jurídica de las mismas se encuentran en el reglamento de circulación y la ordenanza sobre el etiquetado de vehículos de motor poco contaminantes. Actualmente existen en Alemania 78 ZBE y no se prevé que aumenten.

Hay que tener en cuenta que las ZBE son la antesala de medidas más radicales como las zonas de cero emisiones, donde se permite el paso solamente y sin restricciones a vehículos de cero emisiones, peatones y ciclistas. A los demás vehículos se les prohíbe la entrada o se les permite a cambio del pago de una tasa.

BASE DE LA PROPUESTA DE LA MOCIÓN

- Las ZBE limitan derechos fundamentales básicos como la libertad de circulación de las personas (art 19 CE) y generan inseguridad jurídica y desigualdad por razón de residencia. Se trata de una reducción y violación del derecho de los ciudadanos. Ello debe ser imperativamente eliminado.

- El establecimiento de ZBE es una medida discriminatoria y clasista que perjudica a la clase media trabajadora española. Se trata de una medida que sólo beneficia a los ricos que pueden permitirse el lujo de adquirir un vehículo menos contaminante. Las ZBE también perjudican directamente a empresas y comercios. Se ha demostrado también que no se han tenido en cuenta ni se han hecho estudios y análisis sobre las previsibles consecuencias de aplicación de estas zonas en todos y cada uno de los comercios y actividades afectados, que lógicamente están asustados y preocupados por esa falta de previsión y de cálculo. Como consecuencia de ello procede la suspensión inmediata de la aplicación de las ZBE.
- Los partidos del consenso progre han mentido a los españoles afirmando que las ZBE son una imposición europea. Con base en esa falsedad nadie ha consultado a los españoles y por ello tampoco a los reusenses acerca de la implantación de ZBE en el municipio. Presumiendo el ayuntamiento de Reus de ser especialmente participativa la población en sus determinaciones es lógico, coherente y de obligado cumplimiento someter a consulta popular la determinación a adoptar sobre las ZBE. Procederá pues esa consulta si el Ayuntamiento no quiere ir contra sus propios actos. Y todo ello pone en evidencia otra mentira de los gobiernos municipales de Reus cuando presumen de ser participativos, colocar en el centro de su política a las personas y a las familias y sin embargo despreciar todas las necesidades y derechos de las mismas como se está demostrando con el incremento de tributos municipales totalmente desorbitado y trato absolutamente injusto y de desprecio a la ciudadanía.
- Las ZBE Suponen además una evidente discriminación y alejamiento de Reus de todos los ciudadanos de las poblaciones vecinas y de su ámbito de actuación que al observar que no podrán acudir a la ciudad de Reus con sus vehículos actuales, que no podrán acceder tranquila y pacíficamente a las distintas partes y establecimiento de la ciudad, optarán por acudir a otras ciudades y a otros espacios en perjuicio de Reus, su comercio e industria, y su actividad. Motivo adicional tanto de respeto a los ciudadanos de Reus como de las vinculaciones económicas y comerciales con los habitantes de ciudades vecinas para suspender la aplicación de esas ZBE.

PROPUESTA

De ser democrático el actual gobierno municipal sometería a referéndum o consulta de la población la decisión a adoptar sobre la implantación de las ZBE. Por eso procederá dar los pasos pertinentes para que antes de la vigencia efectiva de la regulación de ZBE, el ayuntamiento de Reus haya resuelto previa consulta a toda la ciudadanía la decisión a adoptar respecto de la implantación de esas ZBE.