

Transporte



Juan Miguel Sánchez García Ex director general de Transportes Terrestres y miembro del Think Tank Movilidad de la Fundación Corell

Lecciones de la Ecuanimidad (sobre la sentencia que anula la ordenanza ZBE de Barcelona)

Juan Miguel Sánchez García / 10 may 2022 / 13:31 H.

Una lectura desapasionada y con ecuanimidad, puede llevar a afirmar que es una buena noticia la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC), de 21 de marzo de 2022, por la que se anula la Ordenanza de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), que fue aprobada por el Ayuntamiento de Barcelona el 20 de diciembre de 2019. No pone en duda el TSJC la oportunidad y conveniencia de

una norma ZBE, que forma parte de la discrecionalidad de la corporación local de Barcelona, sino el método en elaborarla que cuestiona el resultado.

Una gran parte de los que han promovido la impugnación de la ordenanza provienen de lo que llamamos el *trans-movi-log*, (actividades del transporte, la movilidad y la logística). Pero no ha sido ni caprichoso su recurso, ni nace de que sean enemigos del medio ambiente, sino que su queja se basa en la dificultad de poder seguir con su actividad en las condiciones de sacrificio que se les imponía.

El núcleo esencial de la Ordenanza impugnada y anulada se concretaba en la prohibición de la circulación de vehículos sin distintivo ambiental en la zona delimitada en la misma. Para el TSJC la intensidad y alcance general de las restricciones, exigía que se cumplieran los requisitos de motivación para valorar el impacto de las medidas en el mercado y la competencia, así como llevar a cabo un análisis suficiente de las alternativas, las consecuencias económicas, sociales, y los costes y beneficios que implica el proyecto de disposición para sus destinatarios, así como las cargas administrativas que suponía la promulgación de la Ordenanza. Se le puede añadir un reproche más a esta Ordenanza, fuera de la sentencia, y es haber sido hecha sin tener en cuenta los matices, a sabiendas de que las excepciones y transitoriedades fuerzan a mucho trabajo de gestión y de comprobación.

Pero partimos de dos premisas que deben ser concebidas y sopesadas con ecuanimidad, la primera es que la buena calidad del aire es un objetivo legítimo de toda Europa, y, a la vez, la segunda pero no menor, que el transporte, la movilidad y la logística son actividades básicas para que exista economía, cohesión social, y que requieren una proporcionada y exquisita regulación ordenadora por parte de las administraciones públicas.

Respecto a la primera premisa, a nadie se le oculta que España está llegando tarde a la cita europea de la calidad del aire. La política y las administraciones no han preparado a la población para aquello que venía. No hace falta ser profeta para poder decir que tarde o temprano se acabarán aplicando, igual que en países de nuestro entorno, ciertas subidas de accisas sobre el consumo de hidrocarburos, así como restricciones y peajes para el uso de infraestructuras, urbanas e interurbanas.

Respecto a la segunda premisa, desgraciadamente no se tiene tan en cuenta, y, por eso, una consciencia política de que llegamos tarde a cumplir los compromisos medioambientales, apresura a algunas autoridades a normar

poniendo en riesgo la eficiencia de las actividades *trans-movi-log* sin alegar suficientes razones, en definitiva, sin ser prudentes ni ecuánimes. Ese choque se viene produciendo desde hace ya algunos lustros: la necesidad de intervención medioambiental de las administraciones públicas no ha sabido acompañarse con administraciones que facilitan la libre circulación de personas y mercancías, las que regulan y ordenan el *trans-movi-log*. Es más, cuando las administraciones ambientalistas se han impuesto y han tomado las riendas de querer ordenar la actividad del *trans-movi-log* solo con el propósito de restringir artificialmente la actividad del movimiento, el resultado ha sido nefasto, porque en ese momento se jerarquizan los valores de la calidad del aire en detrimento de la libre circulación, y se olvidan de resolver el *sudoku* del movimiento de bienes y personas, y se llega a una ecuación ideológica de que cuanto menos movilidad mejor para todos. En suma, se acaban aplicando clichés que chocan contra la realidad, porque no hay ordenanza que proponga cambios y sacrificios de las empresas y los ciudadanos, si no acompaña de gradualidad y de ciertos estímulos a ayudar en esa transición. Querer que los vehículos que circulan sean más modernos y menos contaminantes es plausible, querer que los cambios sucedan *ipso facto* sin una economía pragmática que lo respalde, no es posible. Por ello, acercarse a ordenar la actividad del *trans-movi-log* requiere, no solo una voluntad legisladora, sino una cercanía al problema que necesita observación, atención, mucha escucha y diálogo. Y ello, porque la razonabilidad de las medidas a adoptar en todo momento va íntimamente ligada a la proporción de las normas, que implica la adecuación, la necesidad y la proporcionalidad, y se traduce en que, en la mayoría de las ocasiones, menos es más.

Quienes conocen las administraciones públicas por dentro, saben que la adopción de decisiones presenta una complejidad enorme y que recibir el reproche judicial no es un demérito, sino que forma parte normal de la participación de órganos independientes jurisdiccionales, y de comprender de forma exhaustiva cómo se completa el ordenamiento jurídico. La ordenanza ZEB probablemente será sustituida, retocada y vuelta a aprobar, porque no cabe otra cosa en un asunto de tanta trascendencia como la defensa de la salud pública y la calidad del aire, pero deberá tener en cuenta la corrección de aquellos errores cometidos en su originaria elaboración, a juicio del TSJC, y deberá acercarse a la realidad de las empresas y de los ciudadanos en acciones normativas de varios tiempos, evaluando y motivando correctamente, observando los datos más recientes, permitiendo una capacidad de adaptación a las circunstancias matizando y regulando correctamente los periodos transitorios, las excepciones y

la casuística, en definitiva, si se impone un sacrificio sobre los derechos e intereses, debe ser proporcional y medido al objetivo. Si se quiere un cambio hay que facilitar el cambio de la mano de los actores. Sirva además la sentencia del TSJC como aviso a próximas iniciativas, porque esas normas han venido para quedarse y se acabarán extendiendo, pero siempre con ecuanimidad, justificación, medida y proporción.

elEconomista.es

© Copyright Editorial Ecoprensa, S.A.

[Política de Privacidad](#) • [Aviso Legal](#) • [Política de cookies](#) • [Cloud Hosting en Acens](#) • [Ajustes de cookies](#) • [Archivo](#) • [Más leídas](#)