

# GOBERNANZA Y TRANSFORMACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA



## VOL. III

Evolución de la implantación de **Zonas de Bajas Emisiones**. Reflexiones sobre **10 ciudades españolas**.

Título:

**Gobernanza y transformación de la movilidad urbana**

Subtítulo:

**Vol.III. Evolución de la implantación de Zonas de Bajas Emisiones.  
Reflexiones sobre 10 ciudades españolas.**

Autor:

**Área de Políticas Públicas y Gobernanza Climática, ECODES**

Elaborado por:

**Cristian Quílez y Diego Chueca**

Edición:

**Marzo de 2023**

Portada, diseño y maquetación:

**Lorena Jorcano**

Edita:

**ECODES - Fundación Ecología y Desarrollo -**

---

Este documento se enmarca en la campaña europea Clean Cities de la que ECODES forma parte.

ECODES agradece la reproducción y divulgación del contenido de este documento siempre que se cite la fuente.

# Contenidos

<b>Resumen Ejecutivo</b>	<b>5</b>
<b>1. Introducción</b>	<b>8</b>
<b>2. Zonas de Bajas Emisiones: breve análisis de lo acontecido en el último año</b>	<b>11</b>
<b>3. El estudio</b>	<b>16</b>
3.1. Ciudades	17
3.2. Metodología	18
<b>4. El diagnóstico</b>	<b>23</b>
4.1. Respuesta obtenida / grado de participación	24
4.2. Situación de cada ciudad	25
4.3. Información agregada por temas clave	45
<b>5. Conclusiones: unas elecciones, nuevos gobiernos locales y 18 meses para cambiar las ciudades</b>	<b>51</b>
<b>6. Anexos</b>	<b>56</b>
6.1. Materiales de difusión (tríptico + media kit)	57
6.2. Llamamiento a las ciudades	58
6.3. Propuesta de reforma y actualización del sistema de distintivos ambientales presentada en 2021	59



# CleanCities



---

La campaña europea Clean Cities es una iniciativa formada actualmente por una coalición de más de 70 organizaciones europeas y nacionales de 14 países. Está liderada por la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente. Su objetivo es impulsar a las ciudades europeas a comprometerse con una movilidad de cero emisiones para 2030, la calidad del aire y el bienestar de la ciudadanía. El despliegue de Zonas de Cero o Bajas Emisiones, las Áreas de Restricción del Tráfico o de Prioridad Residencial, los entornos escolares seguros y saludables, la optimización ambiental de la distribución urbana de mercancías son, entre otros, sus principales focos. A su vez, busca crear políticas de apoyo para poner fin a los vehículos que utilizan combustibles fósiles en toda la UE. Para ello, se ha generado una red coordinada y estratégica que fomenta la necesaria revolución del transporte, propugnando al mismo tiempo un futuro urbano más habitable y sostenible. Desde ECODES, como miembro de la campaña y, al mismo tiempo, de la Federación, llevamos a cabo actividades y acciones concretas en España para animar a actores públicos, privados y ciudadanía a alcanzar este objetivo, en el marco para alcanzar también ciudades climáticamente neutras.

---

# Resumen ejecutivo

Europa se había comprometido a reducir sus emisiones en un 55% para 2030 con el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050. Ese objetivo se ha incrementado al 57%. Y es que nos encontramos en un momento en el que se han tenido que abandonar las esperanzas de luchar contra el cambio climático, ahora sólo podemos adaptarnos y mitigarlo. La temperatura del Planeta sigue aumentando año tras año, cada vez más rápido y con costes enormes que lo empeoran en su interacción con las diferentes crisis a las que la sociedad se enfrenta. En su consecución, y por ser uno de los principales responsables, el sector del transporte y la movilidad es uno de los sectores que más trabajo tienen por delante en todas sus vertientes, tanto directa como indirectamente.

Cada nivel debe asumir su papel de liderazgo, y ahí las ciudades tienen mucho que decir y hacer. Tienen un rol decisivo, por su cercanía a la ciudadanía, por el impacto de sus decisiones, por su capacidad de promover cambios de hábitos y de costumbres con sus políticas y, sobre todo, por su vulnerabilidad frente al cambio climático. Según ONU Habitat, el 60% de la población mundial vivirá en ciudades en 2030, cifra que se incrementa al 70% a nivel europeo. Además, es importante recordar que, en el caso de España, actualmente más de 30.000 personas mueren anualmente de forma prematura por enfermedades asociadas a la contaminación y que muchas ciudades superan los niveles de contaminación máximos recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2021.

Nuestro país se comprometió hace ya más de dos años a reducir sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero en, al menos, un 23% para 2030 respecto a las cifras de 1990. Objetivo que fue incluido en el Plan Nacional de Energía y Clima (PNIEC) y que se encuentra actualmente en fase de actualización. A su vez, dentro de su marco estratégico de energía y clima, aprobó la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Por otro lado, dispone de un Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia fuertemente dotado gracias a los fondos europeos. Y, además, en lo más

concreto respecto al transporte y la movilidad, sus políticas siguen la visión marcada por su Estrategia de Movilidad Sostenible, Conectada y Segura, y actualmente tiene en fase de tramitación parlamentaria la Ley de Movilidad Sostenible.

En lo más inmediato están las Zonas de Bajas Emisiones. Antes de 2023 todas las ciudades de más de 50.000 habitantes - y aquellas de más de 20.000 con problemas de calidad del aire - debían de contar con, al menos, una. Se trata de una herramienta vinculada a mitigar el cambio climático, mejorar la calidad del aire y promover el cambio modal, cuyos resultados contribuyen a proteger la salud de las personas. Pero, al mismo tiempo, son una oportunidad para recuperar el espacio público para las personas, transformar la escena urbana y renaturalizar las ciudades. No obstante, muchas ciudades españolas todavía siguen afrontando el desafío de frente a más de 50 años de una planificación y un desarrollo urbano dañino y erróneo, que ponía en penúltimo lugar a la ciudadanía y en último lugar al medio ambiente. Con convencidos y detractores, las ciudades y la ciudadanía se encuentran en un momento clave.

Todo ello en un contexto que no se puede olvidar: 2023 es un año electoral. Así lo ha constatado el hecho de que la justificación municipal mayoritaria para no haber realizado una implantación coherente de las Zonas de Bajas Emisiones haya sido este horizonte. El 1 de enero de 2023, sólo 20 ciudades de las 149 obligadas por la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, disponen de algún tipo de Zona de Bajas Emisiones. El resto se ha emplazado a desarrollar el proceso de diseño, planificación, elaboración y aprobación para la implementación de esta medida en su municipio en los próximos 18 meses. Plazo que, indirectamente, queda vinculado al día después de las elecciones locales del 28 de mayo de 2023.

El *retardismo* se ha impuesto. Además de la inseguridad jurídica generada por la judicialización, el mapa municipal respecto a la aprobación de medidas como las Zonas

de Bajas Emisiones y otras complementarias que contribuyen a los mismos objetivos ha sido diferente: convencidas, desinteresadas, polarización política, escasez de recursos económicos y/o capacidades técnicas, falta de consenso, preferencia por otro modelo, y preocupación por su impopularidad, su cercanía al final de la legislatura y, por ende, a las siguientes elecciones locales, entre otras particularidades y casuísticas. El aprovechamiento político de medidas restrictivas que provocan cambios de hábitos y costumbres en la población, aun siendo positivas para los mismos que las cuestionan, es utilizado para ganar representatividad y poder político, enfrentando a distintos sectores de la sociedad.

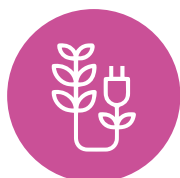
Siguiendo el trabajo iniciado en 2021, este informe muestra el seguimiento y análisis

de los factores que han condicionado el proceso de implantación de estas áreas en España en el último año. A pesar de ello, se ha continuado intentando garantizar una implementación ambiciosa, principalmente en los diez municipios muestrales (Logroño, Málaga, Mérida, Palma, Pontevedra, Sevilla, Valencia, Valladolid y Zaragoza) o, al menos, trasladar las posibilidades que les ofrecía esta obligatoriedad para transformar sus ciudades y empezar a vincular desarrollo urbanístico y movilidad dentro de los nuevos paradigmas de movilidad y de recuperación del espacio público para las personas. Un proceso de diálogo, colaboración e intercambio de información y propuestas con los responsables técnicos municipales en el que también se han contado con voces de la sociedad civil.

Algunas de las conclusiones principales son:

- 
- De las 10 ciudades muestrales, solo dos tenían señalada una Zona de Bajas Emisiones a 1 de enero de 2023. El resto de ciudades con las que se ha trabajado han manifestado la intención de crear su (o sus) Zona(s) de Bajas Emisiones a lo largo del año 2023.
  - En general, todas las ciudades analizadas han escogido para su implantación actual o futura, zonas ubicadas en el centro de las ciudades. Y, en función de las actuaciones realizadas hasta la fecha, la esperanza de que las Zonas de Bajas Emisiones puedan alcanzar a grandes partes de los municipios en 2030 es prácticamente una ilusión.
  - En estos momentos, generan más confianza a largo plazo las iniciativas de reducción del tráfico independientemente del uso de las etiquetas de la DGT, el impulso al uso de la bicicleta, proyectos piloto para optimizar ambientalmente el reparto de mercancías o la descarbonización progresiva del transporte público.
  - Las ciudades que aportan algún tipo de información sobre la red de control de la inmisión de contaminantes indican que se instalarán sensores en espacios adecuados pero no señalan ubicaciones concretas. En general, la única información existente al respecto está ligada a la contratación del servicio o la compra de equipos gracias a las ayudas de los fondos europeos.
  - La distribución urbana de mercancías es la gran olvidada en el diseño y planificación de las Zonas de Bajas Emisiones de las ciudades analizadas. Éstas apenas aportan información sobre medidas complementarias que optimicen ambientalmente la actividad de este sector, con un impacto cada vez mayor en la escena urbana y en su medio ambiente.
  - Las áreas de restricción al tráfico independientemente al grado de contaminación de vehículos se consideran una vía más efectiva para reducir la contaminación y, sobre todo, mejorar la calidad de vida de las ciudades.
  - En la gran mayoría de las ciudades se plantea la necesaria electrificación de la flota urbana de transporte público a través de vehículos 100% eléctricos a batería, pero la situación de partida de éstas y los intereses tecnológicos son diferentes.

En virtud de ello, desde ECODES, y teniendo en cuenta el marco que defiende la campaña europea Clean Cities, consideramos que las Zonas de Bajas Emisiones deberían desarrollarse cumpliendo las siguientes pautas básicas:



1. Voluntad decidida y acuerdo político
2. Planificación y progresividad
3. Participación ciudadana
4. Solo los vehículos necesarios para promover la movilidad activa
5. Transporte público, la clave.
6. Educación y régimen sancionador
7. Optimización ambiental de la logística urbana
8. Todos cuentan: promover el cambio modal en los desplazamientos metropolitanos
9. Podemos hacer trampa pero, ¿en serio merece la pena?
10. Sin dejar a nadie atrás



Cambiar la forma en que nos movemos no nos hará peores. La realidad es que hay ciudades avanzan, y que realmente pueden y deben plantearse ser municipios climáticamente neutros en el año 2030, y otras que están más retrasadas pero que deben asumir su papel y responsabilidad para con el objetivo de reducir sus emisiones un 57 % para el año 2030, en línea con los acordado por la Unión Europea. No cabe procrastinar más. El gran objetivo de los municipios en esta legislatura tiene que ser caminar rápido hacia la descarbonización del transporte, la transformación urbana a través de la movilidad y el urbanismo, la renaturalización de las ciudades y la recuperación del espacio público para las personas. Es tiempo de actuar.



# Introducción

---





La sociedad se enfrenta al desafío de hacer frente a más de 50 años de una planificación y un desarrollo urbano dañino y erróneo, que pone en penúltimo lugar a la ciudadanía y en último lugar al medio ambiente. Siempre han existido convencidos y contrarios, beneficiados y perjudicados, de una toma de decisiones estrechamente vinculada al crecimiento económico y a dar píldoras de unos mínimos estándares de bienestar social y calidad de vida. Ahora, el devenir de los acontecimientos lleva a ciertos grados de alineamiento. Pocos ponen en duda que nos encontramos en una situación dramática en la que afrontamos cinco crisis (económica, social, ambiental, sanitaria y energética) que directa o indirectamente comparten un nexo común: el cambio climático.

Estamos incluso ante el abandono de las esperanzas de “luchar” contra él, porque ya sólo queda adaptación y mitigación. El Grupo Intergubernamental de Naciones Unidas para el Cambio Climático decía, en su informe de febrero de 2022, lo siguiente: *“La evidencia científica es irrefutable: el cambio climático supone un peligro para el bienestar de la humanidad y la salud del planeta. Si se pospone la toma de medidas en materia de adaptación y mitigación, perderemos la pequeña oportunidad que tenemos para garantizar un futuro habitable y sostenible para todo el mundo, y esta ventana para actuar se cerrará pronto”*. Y es que la temperatura del Planeta sigue aumentando cada año. Cada vez más rápido, con costes enormes que lo empeoran en su interacción con el resto de crisis.

La adicción a los combustibles fósiles, la falta de ambición en la toma de decisiones, el lavado de cara verde (*greenwashing*), la defensa de intereses económicos por encima del interés general y los compromisos débiles agrandan esta situación. Las emisiones y la contaminación amenazan la vida en el Planeta en todas sus formas, con un impacto directo en la salud. Uno de los principales causantes es el sector del transporte y la movilidad. De hecho, según los datos provisionales de 2022 del Observatorio de Sostenibilidad, el año pasado se incrementaron sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) un 5,7% (en 2021 representaron más del 27% del total nacional) a pesar de los objetivos y compromisos ya acordados para avanzar hacia la neutralidad climática.

Poner solución pasa porque cada nivel asuma su papel de liderazgo. Europa estableció el objetivo de alcanzar la neutralidad de

carbono en 2050, con una reducción del 55% de las emisiones de GEI para 2030 respecto a 1990, que a finales de 2022 se aumentó al 57%. Para lograrlo presentó en julio de 2021 el paquete legislativo *Fit for 55*, un conjunto de propuestas encaminadas a revisar y actualizar la legislación de la UE y poner en marcha nuevas iniciativas con el fin de proporcionar un marco coherente y equilibrado. Sin embargo, el hecho no sólo de tener que hacer frente a la emergencia climática sino también a la recuperación económica tras la pandemia de la COVID19 llevó a Europa a dotarse de un programa de inversiones histórico: los fondos de recuperación *Next Generation*.

Paralelamente, España ha desarrollado un marco estratégico de energía y clima. Entre otros, el Plan Nacional de Energía y Clima y la Ley de Cambio Climático y Transición Energética aprobada en 2021. Una de las medidas incluida en ambos es la implementación de Zonas de Bajas Emisiones. Antes de 2023, todas las ciudades de más de 50.000 habitantes -y aquellas de más de 20.000 con problemas de calidad del aire- debían de contar con, al menos, una. Definidas como áreas en las que el acceso, circulación y estacionamiento de vehículos contaminantes queda restringido debido a sus emisiones, son una herramienta para mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, cuyos resultados ayudan a proteger la salud de la ciudadanía, promover el cambio modal y la eficiencia energética.

En 2022, ECODES presentó los resultados obtenidos del proceso de reflexión realizado con municipios y sociedad civil en diez ciudades españolas, promovidos a través de la organización de talleres virtuales participativos. Estos procesos se enmarcaron en el contexto de transformación de la movilidad urbana que podía (y puede) generar la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones, y que partía de un estado de situación diferente en cada término municipal, con particularidades e intencionalidades dispares. Desde la generalidad de este proceso, haciendo hincapié en elementos concretos considerados esenciales, pasando por la gobernanza y la participación para finalmente proporcionar información útil y relevante a los municipios, y a los ciudadanos se pusieron sobre la mesa once recomendaciones clave.

Ahora, este informe muestra el seguimiento y análisis de la evolución que ha tenido el proceso de implantación de estas áreas en España, haciendo énfasis en los factores que han llevado a que poco más de 10 ciudades

hayan “cumplido la Ley” a 1 de enero de 2023. Durante este periodo, ECODES ha continuado intentando garantizar una implementación ambiciosa, principalmente en los diez municipios muestrales o, al menos, trasladar las posibilidades que les ofrecía esta obligatoriedad para transformar sus ciudades y empezar a vincular desarrollo urbanístico y movilidad dentro de los nuevos paradigmas de movilidad y de recuperación del espacio público para las personas. Un proceso de diálogo, colaboración e intercambio de información y propuestas con los responsables técnicos municipales en el que también se han contado con voces de la sociedad civil.

Finalmente, no se puede obviar que 2023 es un año clave. Así lo constata el hecho de que la justificación municipal mayoritaria para no haber hecho una implantación coherente es el horizonte electoral. La reasignación

del espacio público para caminar, andar en bicicleta y zonas verdes, así como invertir en transporte público y movilidad cero emisiones son formas en las que podemos crear un mejor futuro urbano, por lo que es momento de abandonar el *retardismo* y comprometerse. De la mano del despliegue de las Zonas de Bajas Emisiones y del clima social, esta medida y otras complementarias pueden contribuir a transformar las ciudades, apostando por la salud de los ciudadanos, por devolver las calles al peatón, reducir el vehículo privado, promover un urbanismo sostenible, sensibilizar y educar en pro de la sostenibilidad, y priorizar la movilidad activa y el transporte público en un tiempo en el que los compromisos y las acciones son más necesarios que nunca si de verdad hay voluntad política para llevar a las ciudades ser climáticamente neutras para 2030.



# Zonas de Bajas Emisiones:

---

**Breve análisis de lo  
acontecido en el último año**



Los primeros seis meses de 2021 contaron con la aprobación de dos instrumentos clave para avanzar en el proceso de transición energética y de descarbonización de España, en un marco impulsado principalmente para hacer frente a la emergencia climática. Éstos son el Plan Nacional de Energía y Clima<sup>1</sup> (PNIEC) y, posteriormente, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética<sup>2</sup>. Debido a su impacto, el sector del transporte y movilidad tiene un peso muy considerable en ambos y, por tanto, el número de políticas y medidas a implementar para dar cumplimiento a los compromisos adquiridos es muy relevante. No resulta necesario entrar en detalle sobre lo que recogen puesto que el grado de conocimiento y difusión de esta información es considerable. Por ello, nos centraremos en el tema vehicular, que el primero recoge y el segundo normativiza: las Zonas de Bajas Emisiones.

Las Zonas de Bajas Emisiones son áreas delimitadas que aplican criterios de restricción al acceso, circulación y aparcamiento de vehículos para reducir las emisiones provocadas por los desplazamientos principalmente. Es decir, se trata de una herramienta vinculada a mitigar el cambio climático, mejorar la calidad del aire y promover el cambio modal, cuyos resultados contribuyen a proteger la salud de las personas. Antes de 2023, todas las ciudades de más de 50.000 habitantes - y aquellas de más de 20.000 con problemas de calidad del aire - debían de contar con, al menos, una. Sin embargo, en el momento de la aprobación de esta obligatoriedad no se incluyó ningún modelo de regulación ni de recomendaciones o criterios mínimos de implementación que garantizaran homogeneidad a la hora de ser diseñadas, planificadas e implementadas por las ciudades sino que, por el contrario, existían diferentes enfoques y aproximaciones, tanto a nivel europeo como español.

Previamente, sólo Madrid y Barcelona contaban con una Zona de Bajas Emisiones activa, no exentas de polémica. A pesar de que ambos ayuntamientos se vieron obligados a implementarlas por haber vulnerado sucesivamente la normativa europea de calidad del aire, tras ser aprobadas, las dos estuvieron rodeadas de críticas políticas,

sociales y del juego mediático. Un claro ejemplo es Madrid Central<sup>3</sup>. La Zona de Bajas Emisiones de la capital de España estuvo en el punto de mira del principal partido de la oposición en aquel momento, quien la llevó a los tribunales e hizo bandera de su firme oposición durante la campaña electoral, llegando incluso a prometer su eliminación. Esta judicialización dio lugar a la primera sentencia judicial contra la aplicación de esta medida en España: el Tribunal Superior de Justicia de Madrid anuló Madrid Central. Sentencia que posteriormente fue ratificada por el Tribunal Supremo<sup>4</sup>. Desde ese momento, la justicia se convertía en otro actor más dentro del debate en torno a este tipo de medidas.

Y es que el aprovechamiento político de medidas restrictivas que provocan cambios de hábitos y costumbres en la población, aun siendo positivas para los mismos que las cuestionan, era y es utilizado para ganar representatividad y poder político, enfrentando a distintos sectores de la sociedad. Barcelona tampoco se libró. El Tribunal Superior de Justicia de Catalunya<sup>5</sup> anuló la regulación sobre la Zona de Bajas Emisiones, entre otras cosas, poniendo en duda su impacto contra la libertad de circulación y por su falta de equidad social. Ambas fueron implementadas para reducir los niveles de contaminación de las ciudades pero se enfrentaron a la politización y la tergiversación de la narrativa que justifica los impactos positivos de su implantación, tanto en la calidad de vida como en el medio ambiente y las posibilidades que podían ofrecer para iniciar transformaciones urbanas. Estos sucesos han sido un elemento clave que ha condicionado el despliegue de esta herramienta por el resto de municipios españoles.

Tras la aprobación de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, los 149 ayuntamientos de más de 50.000 habitantes disponían de más de un año y medio para modificar o aprobar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible y/o una Ordenanza de regulación que pusiera en marcha su (o sus) Zona(s) de Bajas Emisiones. Proceso de diseño y elaboración en el que debían incluir a la ciudadanía, concienciar e informar. Sin embargo, además de la inseguridad

---

<sup>1</sup> [https://www.miteco.gob.es/images/es/pniecCompleto\\_tcm30-508410.pdf](https://www.miteco.gob.es/images/es/pniecCompleto_tcm30-508410.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.boe.es/eli/es/l/2021/05/20/7/dof/spa/pdf>

<sup>3</sup> <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/4ccc82d894ea380e/20200921>

<sup>4</sup> <https://www.poderjudicial.es/search/openDocument/300a073cde0a6279>

<sup>5</sup> <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/4a305eae04312fc9/20220406>

jurídica generada por las sentencias de Madrid y Barcelona, el escenario era diferente según en qué ciudad se pusiera el foco por diferentes motivos: convencidas, desinteresadas, polarización política, escasez de recursos económicos y/o capacidades técnicas, falta de consenso, preferencia por otro modelo, y preocupación por su impopularidad,

su cercanía al final de la legislatura y, por ende, a las siguientes elecciones locales, entre otras particularidades y casuísticas. Todo ello sumado, además, a la falta de unos criterios mínimos de diseño, aprobación e implementación marcados por el Ministerio competente, quien finalmente los publicó en forma de directrices de recomendaciones.

---

## Reflexiones en 10 ciudades a través de procesos participativos

---

En ese momento, ECODES diseñó un proceso participativo que incluía a estas diez ciudades españolas (Cuenca, Logroño, Málaga, Mérida, Palma, Sevilla, Valencia, Valladolid, Pontevedra y Zaragoza) para recoger de primera mano la visión de la ciudadanía y de los ayuntamientos sobre la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones. Se concretó en 27 sesiones participativas que se desarrollaron en formato online y se celebraron entre junio de 2021 y enero de 2022.

Los objetivos operativos del proceso fueron diagnosticar la situación de la movilidad en las ciudades seleccionadas, identificar pautas comunes que permitan avanzar hacia la implantación de zonas de bajas emisiones que sean realmente un elemento transformador de la ciudad, y conectar a la ciudadanía y la sociedad civil organizada con el fin de promover futuras sinergias en el ámbito de la movilidad sostenible.

La muestra recogía ciudades de más de 50.000 habitantes dado el objetivo de extraer conclusiones aplicables a un amplio número de poblaciones que tienen la obligación de implementar Zonas de Bajas Emisiones. La selección final se realizó siguiendo un criterio múltiple en base a población, ubicación, avances en movilidad y partido político gobernante. Se descartaron Madrid y Barcelona por la especificidad de su movilidad y por el escenario político que rodea a ambas.

En cada una de las ciudades se desarrollaron 3 sesiones de participación on-line: dos dedicadas a la ciudadanía y otra a los responsables técnicos o políticos de los ayuntamientos. La convocatoria de las sesiones de participación se realizó a través de redes sociales y mediante el envío de correos electrónicos, pero en todos los casos se realizó un intenso refuerzo con llamadas telefónicas.

En total se realizaron 27 encuentros online con más de 300 horas individuales de participación. Fruto de estos procesos participativos, se obtuvieron 12 propuestas ciudadanas para la implementación de las Zonas de Bajas Emisiones que, junto con el análisis municipal y el diagnóstico previo con la sociedad civil, proporcionaron once recomendaciones clave.

---

**Informe disponible [aquí](#)**

Las Directrices para la Creación de Zonas de Bajas Emisiones publicadas por el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico<sup>6</sup> eran necesarias pero insuficientes. No establecían una obligatoriedad de criterios que pudieran utilizar los ayuntamientos para diseñar sus proyectos conforme a ellas, sino que se trataba sólo de recomendaciones, como las había de otras instituciones como, por ejemplo, la Federación Española de Municipios y Provincias y el Área Metropolitana de Barcelona. Tanto organizaciones de la sociedad civil como los propios ayuntamientos reclamamos una regulación en forma de Real Decreto. Debido a esto, la inseguridad jurídica se alzaba como una de las principales justificaciones públicas para avanzar en su planificación, elaboración y aprobación. En líneas generales, aunque algunos municipios estaban en marcha, muchos sólo rozaban sucintamente el inicio del proceso. Ya se oían voces que solicitaban la ampliación del plazo para dar cumplimiento a la Ley, trasladando esta obligatoriedad a enero de 2024.

Pero, a la vez que se alzaban estas voces, los ayuntamientos, favorables y contrarios, aprovechaban la oportunidad que les brinda el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia<sup>7</sup>. Impulsa las inversiones y las prioridades en cuanto a la promoción de cambios en las áreas urbanas y metropolitanas hacia las cero emisiones y otros tipos de movilidad. En el marco de este plan se lanzó el programa de ayudas para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano para municipios, dotado con 1.500 millones de euros, entre otros. En su primera convocatoria, sólo un 11% de los fondos fueron destinados a la implantación de Zonas de Bajas Emisiones; el resto a medidas que están estrechamente vinculadas con ellas y que su complementariedad les podría dar una oportunidad para transformar la movilidad y el espacio público de sus municipios. Ante la falta de transparencia, queda pendiente el control y seguimiento de estas inversiones y su unión con los objetivos a los que están asociadas.

En cualquier caso, parece lógico que una medida de este calibre, auspiciada también por la nuevo marco europeo de movilidad

urbana, tenga una reglamentación común y mínima a todo el ámbito nacional con el objetivo de asegurar el cumplimiento de los objetivos para los cuales esta medida se pone en marcha, así como su impacto para la consecución de aquellos más generales. Ante la controversia generada, el Ministerio sacó a información pública el Real Decreto sobre regulación de las Zonas de Bajas Emisiones. Durante el tiempo en el que estuvo abierta esta convocatoria hasta el momento de su aprobación final y entrada en vigor (27 de diciembre de 2022, tres días antes de cumplirse el plazo para dar cumplimiento a la obligatoriedad establecida en la Ley) se acontecen los cruces de mensajes y narrativas contrarias en torno a la aplicación de esta medida al mismo tiempo que hay ciertos avances en su desarrollo por parte de algunos municipios.

Mientras los mensajes que aparecen del Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico son inexistentes o, en cierta manera, contradictorios, se incrementan los desencuentros con el propio modelo de Zonas de Bajas Emisiones, también entre los más convencidos de la necesidad de sacar los coches de las ciudades. Además, la judicialización de medidas de este calibre y la narrativa en torno a la falta de seguridad jurídica que provoca la inexistencia de un reglamento avanza ferozmente. Un ejemplo de ello vuelve a materializarse en otra sentencia judicial: el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León<sup>8</sup> dicta sentencia contra medidas complementarias que pueden vincularse al camino hacia la implementación de una Zona de Bajas Emisiones en Valladolid, aunque en esta ocasión se focaliza en la decisión tomada por el Ayuntamiento, derivada de las restricciones aplicadas durante la pandemia de la COVID-19, sobre restricciones a la movilidad de vehículos particulares en favor del transporte público e infraestructuras para estos modos de transporte. El motivo, la falta de una ordenanza.

Paralelamente, la Federación Española de Municipios y Provincias, asume la recepción de las peticiones continuadas y nuevas de muchos de los municipios obligados para posponer la implementación de la medida

---

<sup>6</sup> [https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/publicaciones/directricesparalacreaciondezonasdebajase-misiones\\_tcm30-533017.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/publicaciones/directricesparalacreaciondezonasdebajase-misiones_tcm30-533017.pdf)

<sup>7</sup> <https://planderecuperacion.gob.es/>

<sup>8</sup> <https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunales-Superiores-de-Justicia/TSJ-Castilla-y-Leon/Noticias-Judiciales-TSJ-Castilla-y-Leon/ci.El-TSJ-anula-el-plan-de-regulacion-del-traffic-con-carriles-bus--taxi-y-bici-del-Ayuntamiento-de-Valladolid.formato2>

pero, también, se le solicitaba un modelo de Ordenanza que pudieran utilizar con base. El retardismo comienza a anteponerse. La presión, tanto en entornos privados como públicos, se incrementa, y ésta es contraria a cumplir con el precepto que recoge la Ley: disponer de, al menos, una Zona de Bajas Emisiones antes de 2023. Entre tanto, organizaciones de la sociedad civil también advertimos reiteradamente sobre la nula comunicación y difusión de información que se está proporcionado a la ciudadanía sobre la aplicación de esta medida, mucho menos de sus beneficios ni de su capacidad para promover una transformación urbana ambiciosa. Generalmente, sólo se toma en consideración a determinados sectores. Manifiestamente también por tantear el grado de aceptación de las restricciones asociadas a la medida.

Los últimos meses de 2022 se llenan, por un lado, de falta de liderazgo político, interés y valentía; por otro, de incertidumbre ante la demora en la aprobación del Real Decreto por parte del Ministerio que regule y establezca unos criterios mínimos de implementación. A su vez, la narrativa contraria a esta medida y las presiones directas e indirectas copan esporádicamente la agenda mediática para retrasar la fecha límite. La Federación Española de Municipios y Provincias comienza, además, a elaborar un modelo de ordenanza (que ha sido aprobado en su versión definitiva en febrero de 2023). No es hasta 3 días antes de finalizar el año cuando se aprueba el Real Decreto sobre regulación de Zonas de Bajas Emisiones<sup>9</sup>. En contra de la imperiosa necesidad de adaptar las ciudades al

cambio climático, mejorar la calidad del aire, promover el cambio modal y proteger la salud de la ciudadanía, el texto otorga 18 meses para que los ayuntamientos que ya tienen implementada una Zona de Bajas Emisiones puedan adaptarla. A su vez, y sin sorpresa alguna, fuentes del Ministerio señalaban públicamente que no habría sanciones para quien no cumpla la Ley en la fecha establecida.

En consecuencia, algunas ciudades aprovechan la noche del 27 de diciembre para instalar la señalización vinculada a una delimitación provisional de Zonas de Bajas Emisiones para acogerse a los 18 meses establecidos por el Real Decreto una vez entre en vigor tras su publicación en el BOE; otras simplemente las implementan como las tenían previstas; otras adaptan anteriores áreas de restricción ya establecidas a esta nomenclatura; las restantes, que son la gran mayoría de las ciudades, no hacen nada. El 1 de enero de 2023, sólo entre 10 y 15 ciudades de las 149 obligadas por la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, disponen de algún tipo de Zona de Bajas Emisiones. El resto reitera todos o algunos de los motivos anteriormente expuestos, salvo el de inseguridad jurídica, y se emplaza a desarrollar el proceso de diseño, planificación, elaboración y aprobación para la implementación de esta medida en su municipio en los próximos 18 meses. Plazo que, indirectamente, queda vinculado al día después de las elecciones locales del 28 de mayo de 2023. Supone el fracaso de una herramienta útil en cuanto a la contribución en la consecución de sus objetivos asociados, y de una oportunidad para las ciudades para ser realmente habitables y saludables.

<sup>9</sup> <https://www.boe.es/boe/dias/2022/12/28/pdfs/BOE-A-2022-22689.pdf>



# El estudio

---





## 3.1. Las ciudades

El análisis de implantación de las Zonas de Bajas Emisiones se ha realizado en las 10 ciudades españolas de más de 50.000 habitantes con las que ya se venía trabajando desde 2021 y que ya fueron objeto del informe “Reflexiones en 10 ciudades españolas sobre movilidad e implantación de Zonas de Bajas Emisiones<sup>10</sup>” en 2022.

La selección de las ciudades se realizó siguiendo un criterio múltiple en base a

población, ubicación, avances en movilidad y partido político gobernante. En este sentido, se descartaron las ciudades de Madrid y Barcelona por tamaño, las particularidades de su movilidad - en la que se incluyen ya una Zona de Bajas Emisiones en cada una -, por la polarización política y la influencia que el contexto nacional tiene en ambas a la hora de asumir procesos de toma de decisiones centrados en lo local.

De esta forma, las **10 ciudades** en las que se centra el presente informe han sido:



Cuenca  
Logroño  
Málaga  
Mérida  
Palma

Sevilla  
Valencia  
Valladolid  
Pontevedra  
Zaragoza

<sup>10</sup> [https://ecodes.org/images/que-hacemos/01.Cambio\\_Climatico/Incidencia\\_politicas/Movilidad/ECODES\\_GyUrbana\\_Vo-III\\_ReflexionesEn10Ciudades\\_2022\\_comprimido.pdf](https://ecodes.org/images/que-hacemos/01.Cambio_Climatico/Incidencia_politicas/Movilidad/ECODES_GyUrbana_Vo-III_ReflexionesEn10Ciudades_2022_comprimido.pdf)

## 3.2. Metodología

Las conclusiones del presente informe se basan en la recepción y contraste de la información sobre la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones por tres vías complementarias:

De esta forma, se esperaba obtener información de calidad y contrastada, evitando construir el relato a partir de una sola versión. Cabe destacar que en ningún caso se ha obtenido información contradictoria, aunque, en algunas ocasiones, los comentarios y observaciones de las personas que participaron en calidad de expertas o representando a las entidades sociales han servido para iniciar una investigación complementaria o recoger matices importantes.



Revisión **documental**



Información aportada directamente por los **ayuntamientos**



Aportaciones de la **ciudadanía**

## 3.2.1. Revisión documental



Para cada una de las ciudades se realizó una búsqueda web en profundidad y se llevó a cabo un seguimiento de noticias publicadas en medios electrónicos referentes a mejoras de la movilidad local.

En general, la referencias con detalles concretos de cada municipio han sido escasas y no se solían citar las fuentes, por lo que ha sido complicado contrastar la información publicada. En algunos casos se citaban proyectos antiguos o se mezclaban con actuaciones paralelas de pacificación del tráfico, carriles bici, etc. Por ello, toda la información obtenida ha tenido que ser contrastada en las entrevistas.

Sin embargo, a nivel de Zonas de Bajas Emisiones sí que han aparecido bastantes noticias publicadas, sobre todo en los últimos meses del año 2022. En general se trataban de artículos informativos sobre el concepto en los que no se solía entrar en detalles concretos.

Gran cantidad de los artículos se han publicado en medios vinculados al mundo del motor (técnico y deportivo), por lo que las Zonas de Bajas Emisiones se suelen plantear como un

elemento negativo y en muy pocos casos se pone de manifiesto los valores ambientales y sociales de estas zonas y sus impactos positivos así como la oportunidad que pueden suponer.

A nivel de prensa local, se han reproducido de forma repetitiva los mensajes de no cumplimiento de la normativa y el retraso más allá de 2023. Como en los ayuntamientos no se ha avanzado demasiado, tampoco se han publicado detalles operativos respecto la extensión de las ZBE, los puntos de control o las restricciones.

De esta forma, gran parte de las noticias locales estaban destinadas a la consecución de ayudas ministeriales o fondos europeos para pacificar vías, instalar equipamiento tecnológico de control de acceso o renovar la flota urbana de transporte público.

En línea con la falta de información fiable, hay que citar que a nivel nacional existen muchas noticias anunciando Zonas de Bajas Emisiones de municipios que no las han implantado todavía o que ni siquiera disponen de proyectos.



## 3.2.2. Información municipal



### Webs municipales

Las webs municipales no ofrecen información detallada sobre las Zonas de Bajas Emisiones salvo en el caso de Sevilla o Zaragoza, donde ya están implantadas. E incluso en este último caso, solo se ha conseguido localizar una referencia a la solicitud de financiación del proyecto, una noticia y el acuerdo de gobierno escaneado<sup>11</sup>.

La web del Ayuntamiento de Sevilla<sup>12</sup> aporta información completa sobre la ubicación, accesos, alternativas de transporte público, normas de aparcamiento, etc., por lo que se considera que cumple su objetivo.

El resto de ayuntamientos van aportando información a través de noticias y notas de prensa, sin que en el momento de redactar el informe exista un espacio en el que se pueda consultar la información de forma agregada. Por ejemplo, en el caso de Logroño, que dispone de un interesante proyecto de Calles Abiertas<sup>13</sup>, no ha sido posible localizar un espacio específico y todas las referencias se centran en las notas de prensa.

En los consistorios en los que se llevan a cabo actuaciones complementarias en movilidad, sí que se puede encontrar información completa de los programas y se supone que se irá incorporando ahí todos los datos que se vayan generando sobre Zonas Bajas Emisiones. Este es el caso de Palma con Palma Camina<sup>14</sup>, el Plan Alicia<sup>15</sup> de Málaga, Sevilla y el Plan Respira<sup>16</sup> o Pontevedra<sup>17</sup> con su visión integradora de la movilidad en el modelo de ciudad más amable.

Como Valencia ha trabajado de forma participada el desarrollo de la ZBE, las referencias a la ZBE aparecen en el apartado

ligado a la Mesa de la Movilidad<sup>18</sup> y la Consulta Pública previa realizada.

En la web del Ayuntamiento de Cuenca el equipo redactor de este informe no ha conseguido localizar ninguna referencia a las zonas de bajas emisiones, ni siquiera como noticia o nota de prensa.

### Cuestionario a ayuntamientos

Con el fin de facilitar la comunicación con los ayuntamientos y ofrecer diferentes vías de contacto, se diseñó un formulario con la herramienta Google forms que recogía las principales cuestiones sobre el diseño de las ZBE en cada municipio:

En concreto, las preguntas planteadas, se centraban en los siguientes temas:

- Implantación Zonas de Bajas Emisiones (fecha prevista)
- Extensión respecto al resto de la ciudad en 2023, 2025 y 2030
- Progresividad y fases previstas para la ampliación (fecha y grado de restricción)
- Restricción de acceso
- Mecanismo de control de inmisión de contaminantes
- Distribución urbana de mercancías
- Áreas de restricción del tráfico adicionales
- Electrificación del transporte público

<sup>11</sup> <https://www.zaragoza.es/sede/portal/movilidad/servicio/normativa/13131>

<sup>12</sup> <https://www.sevilla.org/actualidad/blog/9-claves-sobre-el-proyecto-de-zona-de-bajas-emisiones-en-el-pct-cartuja>

<sup>13</sup> <https://logronocallesabiertas.es/>

<sup>14</sup> <https://www.mobipalma.mobi/es/palma-camina-3/>

<sup>15</sup> <https://www.oma-malaga.com/agendaurbana/pagina.asp?cod=61>

<sup>16</sup> <https://www.sevilla.org/respira>

<sup>17</sup> <https://ok.pontevedra.gal/es/movilidad-alternativa/>

<sup>18</sup> <https://www.valencia.es/cas/movilidad/zona-de-bajas-emisiones>

En el mes de diciembre de 2022, fecha en la que se suponía que todos los municipios deberían de haber estado ultimando los detalles de las ZBE, se realizaron dos envíos repetidos con una diferencia de 15 días a los 149 municipios con obligación de implantar las Zonas de Bajas Emisiones.

En cada municipio se hizo un envío que incluía las direcciones recopiladas en la web municipal de alcaldía, concejalía correspondiente y, si estaba disponible, área de urbanismo o movilidad. En total se enviaron más de 500 correos electrónicos y se buscaron direcciones alternativas cuando se devolvía el envío por dirección incorrecta.

La respuesta a este formulario fue prácticamente nula, disponiendo solamente de la contestación de los siguientes 12 municipios:

- Castelló de la Plana
- Málaga
- Cartagena
- Lorca
- Madrid
- Ponferrada
- San Cristóbal de La Laguna
- Sevilla
- Terrassa
- Valencia
- Valladolid
- Zaragoza

El Ayuntamiento de Logroño no cumplimentó el cuestionario, pero se dirigió a ECODES para proporcionar la información de forma directa a través de una entrevista

Aunque pueda entenderse que haya podido existir algún problema puntual en la recepción de correos (a pesar de que todas las direcciones devueltas fueron revisadas y corregidas) o incluso que el formato del formulario no fuera el adecuado, este exiguo 8% en la respuesta pone de manifiesto la escasa información disponible en ese momento (diciembre de 2022) o el poco interés de los ayuntamientos al respecto teniendo en cuenta que los correos se han dirigido a alcaldía, concejalías y personal técnico (este último grupo cuando se localizó la dirección).

## Reuniones complementarias con la administración

En los ayuntamientos del grupo de estudio en los que no se había obtenido respuesta a través del formulario, se trató de obtener información directa a través de entrevistas personales con responsables técnicos o políticos.

De esta forma, se realizó una solicitud a través de correo electrónico a los 5 ayuntamientos, obteniendo respuesta satisfactoria solamente por parte de Logroño y Pontevedra. Con los ayuntamientos de Cuenca, Mérida y Palma no fue posible contactar a pesar de enviar correos personales a alcaldía y las concejalías correspondientes.

Tanto con Pontevedra como con Logroño se mantuvieron reuniones por videoconferencia con los responsables técnicos y/o políticos, obteniendo de primera mano información clave para la comprensión de sus proyectos de Zonas de Bajas Emisiones.



## 3.2.3. Diálogo con ciudadanía



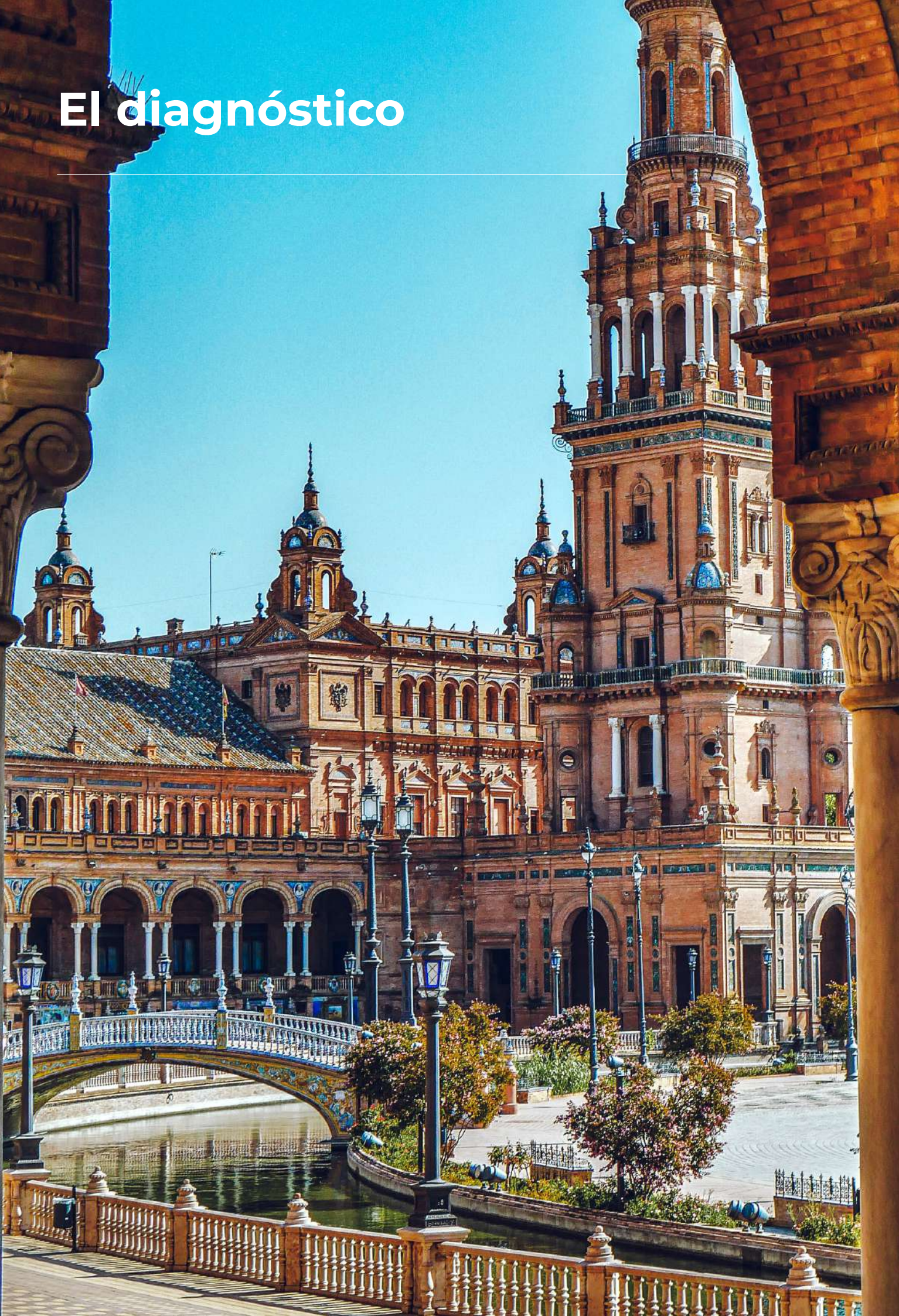
Si la respuesta de los ayuntamientos ha podido ser escasa en algunos casos, la movilización de la ciudadanía ha sido importante y los resultados muy gratificantes. Este diálogo se planteó como un formato de grupo de contraste reducido al que se convocó a personas que ya conocían el proyecto y habían participado en los talleres de 2021. En este caso, no se buscaba la cantidad, sino la calidad y se obtuvo la participación de 15 personas.

Las sesiones de trabajo se centraron en contrastar la información obtenida a través de los medios y de completar la visión aportada a nivel municipal. Todas las reuniones se llevaron a cabo a través de videoconferencia y se percibió un gran espíritu de colaboración y un especial interés en mantenerse informados respecto al avance de los proyectos.



# El diagnóstico

---



# 4.1. Respuesta obtenida / grado de participación

Este documento se elabora principalmente a partir de la información recogida en entrevistas con responsables municipales y ciudadanía de las 10 ciudades seleccionadas.

Como se ha citado anteriormente, para recoger la visión de las ciudades se contactó a través de correo electrónico, empleando las direcciones de alcaldía, concejalía correspondiente y direcciones de personal técnico recogidas en procesos previos o publicadas en las webs municipales.

A las 10 ciudades seleccionadas se les envió un correo electrónico solicitando información que se complementó con un formulario online con preguntas concretas para ofrecer diferentes alternativas. Algunos ayuntamientos han optado por contestar al cuestionario y otros por mantener entrevistas directas con el equipo de trabajo de ECODES.

Ayuntamientos del grupo de estudio que han cumplimentado el cuestionario:

- > Málaga
- > Sevilla
- > Valencia
- > Valladolid
- > Zaragoza

Ayuntamientos del grupo de estudio con los que se han mantenido entrevistas:

- > Logroño
- > Pontevedra

Es necesario destacar que hay tres ayuntamientos de los que no se ha obtenido respuesta alguna a los diferentes envíos realizados. Estos han sido Cuenca, Mérida y Palma. En todos los casos se realizaron múltiples envíos de correos a direcciones recogidas de la web municipal y que no dieron respuesta de error en el envío.

Paralelamente, se ha revisado la información disponible sobre las Zonas de Bajas Emisiones en la web municipal (información técnica, notas de prensa, etc.) y se ha contrastado ésta con las publicaciones en medios de comunicación y 15 entrevistas con ciudadanía.

**Tabla 1.**  
Vías de obtención de información en cada localidad

Ciudad	Ayuntamiento (entrevista y/o cuestionario)	Web municipal	Contraste con ciudadanía	Revisión en medios de comunicación
Cuenca			x	x
Logroño	x	x	x	x
Málaga	x	x	x	x
Mérida		x	x	x
Palma			x	x
Pontevedra	x	x	x	x
Sevilla	x	x	x	x
Valencia	x	x	x	x
Valladolid	x	x	x	x
Zaragoza	x	x	x	x



# 4.2. Situación de cada ciudad

## 4.2.1. Cuenca



53.988 habitantes

Interior  
Interés turístico

— PSOE

### Fuentes de información

Información directa del Ayuntamiento (cuestionario o entrevistas)  
Entrevistas con ciudadanía  
Revisión web municipal  
Revisión de noticias publicadas

Para la elaboración de este estudio se ha contactado en varias ocasiones con el Ayuntamiento (alcaldía, concejalía y técnicos) para obtener información directa, pero no se ha recibido respuesta. Tampoco se ha localizado información relevante en la web municipal. Por ello, los datos ofrecidos corresponden a información obtenida de entrevistas y grupos de trabajo, así como la publicada en medios de comunicación y webs.

## Actuaciones desarrolladas hasta enero de 2023

En enero de 2023, la ciudad de Cuenca no disponía de una Zona de Bajas Emisiones ni de ordenanza que la regulara, pero se había indicado un diseño inicial de la misma que ocupa parte del centro de la ciudad.

Por otra parte, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha aprobado la concesión de 201.054 euros al Ayuntamiento de Cuenca para implantar la Zona de Bajas Emisiones, por lo que se espera que se desarrolle a lo largo de 2023.

## Actuaciones previstas

Según la información aparecida en medios de comunicación y completada por la ciudadanía, la Zona de Bajas Emisiones prevista se ubica en el centro, en un área delimitada por el río Huécar y la calle Colón o la Puerta de Valencia.

Se trata de una zona pequeña, pero muy céntrica y con un tráfico de paso elevado. Se espera que conlleve mejoras asociadas como la movilidad ciclista, eliminación de aparcamientos, etc., pero las personas entrevistadas afirman que tiene una dimensión insuficiente para resolver los problemas de Cuenca.

**Fuente:** <https://www.vocesdecuenca.com>  
*Delimitación prevista de la ZBE en Cuenca*



La creación de la Zona de Bajas Emisiones está asociada a la peatonalización de la calle Tintes, ubicada en el perímetro de la zona delimitada. Desde el Ayuntamiento se espera que otras calles del entorno pasen a ser peatonales en el futuro de forma concatenada gracias a la reducción del tránsito de vehículos originado por esta peatonalización.

En el momento de la redacción de este informe (febrero de 2023) se desconocía el grado de restricción, la forma de control de acceso o el régimen sancionador ligado a las Zonas de Bajas Emisiones.

---

## Actuaciones complementarias

Según la información aparecida en prensa, desde el ayuntamiento se está estudiando la implantación de una red de puntos de recarga para vehículos eléctricos. Esta información no se ha podido contrastar a través de fuentes municipales.

---

## Percepción de la ciudadanía

Las personas entrevistadas afirman que Cuenca no es una ciudad paseable porque está pensada para el vehículo privado. De hecho se describe como una ciudad hostil para el peatón. Es una ciudad en la que se puede llegar andando al centro en 20 minutos desde cualquier punto, pero apenas se camina.

Tampoco se emplea la bicicleta como medio de transporte porque no dispone de una red de carriles bici. Solo hay un carril bici en la ronda oeste que se emplea de forma lúdica. A su vez, aunque existe límite de 30 km/h en gran parte de la ciudad, se afirma que no se cumple la restricción y es un entorno muy inseguro para los ciclistas.

Según afirmaciones de colectivos locales, en Cuenca se superan los valores de contaminantes recomendados por la OMS, por lo que la creación de una Zona de Bajas Emisiones es una tarea urgente.

A nivel de ciudadanía general se espera un rechazo absoluto de la Zona de Bajas Emisiones porque esta va a impedir atravesar el centro en vehículo privado y se va a reconducir el tráfico hacia las rondas. Se explica que desde el Ayuntamiento no se está dando una imagen positiva de la implementación de esta medida ni se explican sus beneficios. Simplemente la plantea como una obligación externa que viene impuesta a nivel nacional.

Por lo tanto, se prevé que las restricciones de acceso en función de la etiqueta de la DGT van a ser mínimas (se supone que solamente se va a prohibir el acceso a los vehículos sin etiqueta) y que no se va a conseguir la necesaria pacificación del tráfico en el centro o la reducción significativa de los niveles de inmisión.

---

## Recomendaciones para mejorar la implantación

Además de concretar el diseño y la forma de control de la Zona de Bajas Emisiones para que esta sea efectiva, se considera necesario reforzar el transporte público y la movilidad ciclista.

La red municipal de transporte se considera obsoleta tanto en su diseño como en el material empleado, por lo que sería conveniente aprovechar la renovación de la concesión en dos años para modernizar el servicio y atraer usuarios. No obstante, hay que tener en cuenta que la orografía de la ciudad limita la implantación de vehículos eléctricos, puesto que tienen más dificultades para poder subir las cuestas.

Paralelamente, se recomienda el desarrollo de una red ciclista útil que dé servicio a toda la ciudad y que suponga una alternativa real al vehículo privado.

La necesaria campaña de información debería realizarse en clave positiva, explicando los beneficios de la Zona de Bajas Emisiones para la salud de la población y para recuperar el espacio público.

## 4.2.2. Logroño



150.808 habitantes

Interior  
Interés turístico

— PSOE

### Fuentes de información

Información directa del Ayuntamiento  
(cuestionario o entrevistas)  
Entrevistas con ciudadanía  
Revisión web municipal  
Revisión de noticias publicadas

## Actuaciones desarrolladas hasta enero de 2023

A fecha de enero de 2023, Logroño no disponía de una Zona de Bajas Emisiones delimitada ni de un sistema de control de inmisión de contaminantes atmosféricos específico.

Logroño ya dispone de áreas restringidas a la circulación como el centro histórico o las cien tiendas con accesos controlados con cámaras. Convertir estos espacios en Zonas de Bajas Emisiones sería una opción sencilla para cumplir la normativa, pero no se han incorporado porque el tráfico ya es muy escaso y resulta complicado mejorar las emisiones a la atmósfera.

Con el fin de facilitar el tránsito peatonal durante la pandemia, la ciudad implantó el programa Calles Abiertas que obtuvo el I Premio Nacional de Movilidad que otorga el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Se trata de actuaciones de pacificación mediante urbanismo táctico y cambio de sentidos para reducir el tráfico de tránsito (impide que los vehículos atraviesen la zona para llegar al otro extremo) y facilitar el desplazamiento peatonal o en bicicleta.



## Actuaciones previstas

Conceptualmente, en Logroño se trabaja en la línea de la mejora del espacio público, la reducción del tráfico y la creación de supermanzanas que generen zonas pacificadas.

Actualmente se están creando 5 supermanzanas en los entornos del campus universitario, San José, Madre de Dios, Ayuntamiento y Villanueva. Las Zonas de Bajas Emisiones conectarán estas zonas pacificadas por las supermanzanas con el fin de establecer un pasillo de bajas emisiones entre la Universidad y el Centro Histórico.

En el resto de supermanzanas se va avanzando poco a poco con diversas actuaciones (filtros modales, prioridad peatonal o peatonalizaciones completas).

Está prevista la instalación de aforos de vehículos y medidores de aire y ruido antes de crear las Zonas de Bajas Emisiones para poder comprobar la evolución. A diferencia de otros municipios que no plantean ampliaciones, en Logroño se define un concepto dinámico de Zona de Bajas Emisiones. De esta forma, en función de los resultados obtenidos en las primeras mediciones, cabe la posibilidad de revisar la ubicación de las Zonas de Bajas Emisiones.

Al depender de los valores de inmisión detectados una vez que los equipos estén en pleno funcionamiento, se desconoce la extensión exacta.

**Fuente:** <https://logronocallesabiertas.es>  
*Ejemplo de actuaciones del programa Calles Abiertas*

## Actuaciones complementarias

Se está valorando ofrecer un sistema de transporte público a demanda para acceder a los polígonos industriales que debería incluirse en un proyecto más amplio ligado a los desplazamientos laborales (aparcamiento, tasas, incentivos de empresas, etc.).

Debido a la vigencia de la contrata, hasta 2027 es complicado hacer cambios en el contrato de bus y por ello los fondos Next Generation se han destinado prioritariamente a la transformación del espacio urbano y el cambio modal.

La ciudad está participando en el proyecto Decarbomile de distribución urbana de mercancías para fomentar el comercio local y conseguir una reducción efectiva de gases de efecto invernadero. Se van a desarrollar 4 proyectos piloto en ciudades, siendo Logroño el municipio que representará a las ciudades de menor población. Las otras 3 ciudades seleccionadas son Nantes, Hamburgo y Estambul.

## Percepción de la ciudadanía

Desde la ciudadanía se considera necesario ampliar la Zona de Bajas Emisiones para que ocupe todo el centro y crear parkings disuasorios en el extrarradio, reconfigurando

las líneas y paradas de transporte público con lanzaderas. Además, deberían consolidarse las actuaciones de urbanismo táctico con intervenciones de calidad y revegetación.

Se han hecho procesos participativos en Logroño y se intuye que habrá una buena recepción si viene ligada a actuaciones de calidad urbanística.

## Recomendaciones para mejorar la implantación

Según lo manifestado por las personas entrevistadas, la mejora del transporte público (renovación de vehículos y revisión de líneas y frecuencias) es una tarea pendiente en la ciudad de Logroño si se quiere prescindir de una forma real del vehículo privado. Es necesario ofrecer una alternativa atractiva para los usuarios.

La distribución modal actual está protagonizada por los desplazamientos peatonales (60%), mientras que el vehículo privado alcanza un 25%. El autobús apenas llega al 10% y se considera que no existen líneas que justifiquen un BRT o tranvía.

La bicicleta es la gran asignatura pendiente de la ciudad porque alcanza solamente un 10% de la distribución modal. Por ello, sería conveniente promover la mejora de la movilidad ciclista mediante la creación de carriles bici y el desarrollo de herramientas que desarrollen la logística ciclista.



## 4.2.3. Málaga



577.405 habitantes

Costa  
Interés turístico

— PP

### Fuentes de información

Información directa del Ayuntamiento (cuestionario o entrevistas)  
Entrevistas con ciudadanía  
Revisión web municipal  
Revisión de noticias publicadas

## Actuaciones desarrolladas hasta enero de 2023

A fecha de 1 de enero de 2023 la Zona de Bajas Emisiones no se había implementado, pero se esperaba avanzar a lo largo del año para disponer de una regulación y un espacio adecuado antes de octubre.

## Actuaciones previstas

Se prevé crear a lo largo de 2023 una Zona de Bajas Emisiones de 4,37 km<sup>2</sup> (1,12% de la extensión de la ciudad) en función de lo establecido en el Plan del Clima (Alicia) y el Plan de Movilidad Sostenible (PMUS), lo cuales contemplan restricciones de tráfico en el centro de la ciudad y sus alrededores.

La Zona de Bajas Emisiones de Málaga se dividirá en dos áreas:

- Soho y Centro histórico (entorno de interés protegido), desde El Perchel hasta el Paseo de Sancha.
- General

El proyecto actual contempla diferentes niveles de acceso para las distintas áreas de la zonas de bajas emisiones.

La primera de ellas, y la que tiene restricciones más férreas es la zona interior, la cual comprende la almendra central y la zona del Soho. A esta zona sólo podrán acceder los vehículos autorizados, con excepciones como las que se puedan para las tareas de carga y descarga o los permisos temporales. También se permitirá el acceso a parkings públicos, para lo que luego se cotejará el listado de matrículas con el de los aparcamientos. A los residentes se les permitirá enviar invitaciones en momentos puntuales y delimitados en el tiempo, de manera que puedan recibir visitas. Esto se gestionará mediante una app que también recogerá usos.

A la zona exterior (denominada perímetro general) se podrá acceder dependiendo de la etiqueta de emisiones de la DGT que dispongan los vehículos, aunque inicialmente podrán acceder todos los vehículos que cuenten con etiqueta, bien sea B, C, ECO o 0.

Para este área se estudia un incremento de las restricciones conforme vayan avanzando los años, pero, por el momento, no hay una planificación al respecto. Igualmente, se plantea una futura implantación progresiva restricción de acceso para vehículos de no residentes en determinadas zonas de la ciudad.



Fuente: <https://www.malagahoy.es>

Delimitación prevista de la ZBE en Málaga

Aunque no se ha podido obtener confirmación oficial, los medios de comunicación y las entidades sociales entrevistadas plantean dos posibilidades de ampliación en el futuro. La primera de ellas ha sido propuesta por el Observatorio de Medio Ambiente Urbano y tiene un carácter más ambicioso, mientras que la segunda contemplaría la ampliación con pequeñas zonas en barrios.

En octubre de 2022 se adjudicó un proyecto para la instalación del sistema de control de accesos y vigilancia a la Zona de Bajas Emisiones mediante 53 puntos de control (17 de ellos de entrada, 19 de salida y 17 dobles, que permiten tanto la entrada como la salida), todos ellos con 104 cámaras.

El proyecto cuenta con un presupuesto de algo más de 5 millones de euros (IVA incluido) y se financia en parte con 3,7 millones de euros procedentes de los fondos europeos Next Generation.

Según lo manifestado por fuentes municipales, está prevista la aprobación de una nueva ordenanza de movilidad que contemple la creación y regulación de las zonas de bajas emisiones.

---

## Actuaciones complementarias

Se ha presentado un plan para electrificar la flota de vehículos de la empresa municipal de transporte. En las nuevas cocheras se generará la electricidad que abastecerá 100 puntos de recarga y se valoran alternativas futuras como el hidrógeno verde.

---

## Percepción de la ciudadanía

Según lo manifestado por la ciudadanía, el diseño de las Zonas de Bajas Emisiones no contempla una reducción del tráfico salvo en el área del soho y el centro, simplemente se regula el acceso de vehículos menos contaminantes (de momento se permite entrar a todos los vehículos con etiqueta de la DGT). De hecho no implica la creación de carriles bici en el entorno de las ZBE y se espera un incremento de vehículos en el centro generado por el túnel del Plan Litoral.

En la actualidad se ha eliminado un carril bici de la almendra central y se ha sustituido por uno provisional en la acera. Se intuye que no hay intención de que el carril bici compita con el coche y no reducirá el número de vehículos.

Esta situación se podría corregir con nuevas inversiones ligadas al Plan Litoral<sup>22</sup> que se supone llegarán en el caso de prosperar la candidatura a la Expo 2027 y que conllevarían la creación de 65.000 m<sup>2</sup> de espacio peatonal y zonas verdes.

Como cuestión paralela, cabe destacar que los barcos turísticos atracados frente a la futura Zona de Bajas Emisiones incrementan los niveles de emisión de contaminantes. La gran mayoría de los cruceros suelen mantener los motores encendidos durante toda su estancia en la ciudad para garantizar el aporte de energía.

El Ayuntamiento ha realizado alguna comunicación sobre la Zona de Bajas Emisiones, pero con una difusión muy escasa y sin generar debate ciudadano. No obstante, las personas que participaron en las sesiones de trabajo indicaron que no se percibe que la movilidad y las Zonas de Bajas Emisiones sean temas prioritarios para las entidades sociales o vecinales (con excepción de colectivos ecologistas).

---

## Recomendaciones para mejorar la implantación

La amplitud de la Zona de Bajas Emisiones se considera correcta en una fase inicial, pero sería necesario reducir el número de etiquetas de la DGT permitidas (ECO como mínimo) para que la medida sea realmente efectiva.

La movilidad ciclista debe ser una parte importante de un programa real de reducción de emisiones. Por ello se debería desarrollar una red de carriles bici adecuada y fomentar la distribución sostenible de mercancías (hostelería y pequeña paquetería).

En las reuniones con la ciudadanía se ha alertado de que el Plan Litoral, aparte de la creación de nuevos espacios peatonales, conlleva la construcción de un túnel que permitirá el acceso directo al centro de gran cantidad de vehículos. Esta situación debería ser tenida en cuenta a la hora de planificar la movilidad.

---

<sup>22</sup> <https://planlitoral.malaga.eu>

## 4.2.5. Mérida



59.424 habitantes

Interior  
Interés turístico

— PSOE

### Fuentes de información

Información directa del Ayuntamiento  
(cuestionario o entrevistas)  
Entrevistas con ciudadanía  
Revisión web municipal  
Revisión de noticias publicadas

Para la elaboración de este estudio se ha contactado en varias ocasiones con el Ayuntamiento (alcaldía, concejalía y técnicos) para obtener información directa, pero no se ha recibido respuesta. Por ello, los datos ofrecidos corresponden a información obtenida de entrevistas y grupos de trabajo, así como la publicada en medios de comunicación y webs.

### Actuaciones desarrolladas hasta enero de 2023

A fecha de 1 de enero de 2023 la Zona de Bajas Emisiones no se había implementado, pero existía el plan de crear un reducido espacio conformado por las calles Graciano y John Lennon.

En el mes de enero comenzaron los trabajos de adecuación de las citadas calles que se espera estén listas en el último trimestre del año. Para ello se cuenta con una importante ayuda de los Fondos Europeos Next Generation.

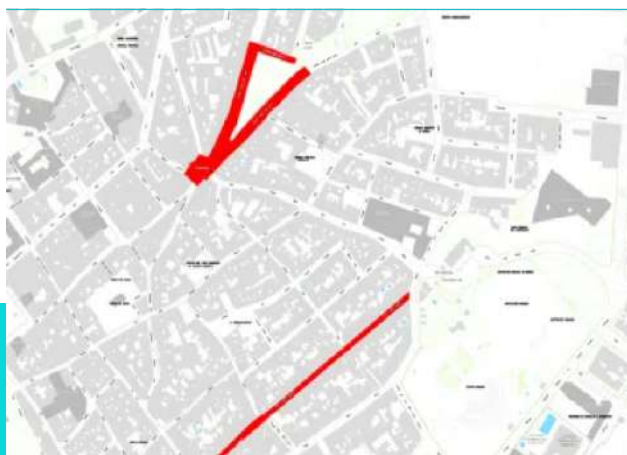
### Actuaciones previstas

La actuación en Graciano y John Lennon consiste en crear una plataforma única diferenciando el espacio destinado a vehículos y peatones mediante texturas y/o materiales diferentes. Además, se instalarán bolardos para evitar que los vehículos estacionen en lugares concretos y ofrecer una protección extra a los peatones.

Una vez concluidas las obras las dos vías reducirán la velocidad pero, seguirán manteniendo el tráfico rodado de vehículos con la limitación de acceso marcada por la Zona de Bajas Emisiones.

El control de acceso se realizará mediante cámaras de lectura de matrículas en las entradas y salidas, pero en el momento de redacción del presente informe (febrero de 2023), se desconocía el criterio de restricción previsto por el Ayuntamiento.

Además, está previsto instalar 11 sensores de medición de contaminación y una red móvil instalada en los autobuses municipales para obtener mapas de contaminación dinámica.



**Fuente:** <https://meridaycomarca.com>  
Calles en las que se implantará la ZBE de Mérida

## Actuaciones complementarias

No se han localizado propuestas referentes a la mejora del transporte público o al desarrollo de carriles bici operativos (no lúdicos). La única noticia al respecto es la digitalización de las marquesinas del transporte público con el fin de mejorar la información facilitada a las personas que lo emplean diariamente.

---

## Percepción de la ciudadanía

En las reuniones mantenidas con la ciudadanía se ha explicado el gran potencial de la ciudad para realizar una movilidad activa: distancias cortas y espacios bonitos porque es la ciudad con mayor proporción de zonas verdes de España. A pesar de estas circunstancias y de que el centro está a 15 minutos caminando desde las zonas más alejadas, se camina poco y el coche sigue siendo imprescindible para todos los desplazamientos.

Según lo manifestado, Mérida tiene todas las características para ser referente en Zonas de Bajas Emisiones si hubiera voluntad política. No obstante, se explica que no son actuaciones que se reclamen por parte de la ciudadanía porque, entre otras cosas, se trata de una ciudad que acoge a muchos estudiantes y funcionarios (3.000), los cuales llegan en vehículo privado diariamente y no tienen un vínculo especial con la ciudad.

Respecto a la movilidad ciclista, se indica que no existen carriles bici, pero que tampoco se reclaman porque no existe una cultura de la bicicleta como medio de desplazamiento cotidiano (sí a nivel deportivo).

No se generan grandes atascos. Solamente en horas punta (colegios, salida de funcionarios, etc.) y tampoco existen problemas de calidad del aire porque tampoco hay un tejido industrial importante.

La información proporcionada a la ciudadanía sobre las Zonas de Bajas Emisiones es muy escasa. De hecho, en las reuniones se indicaba que una tercera calle formaba parte de la Zona de Bajas Emisiones proyectada (Félix Valverde Lillo), pero este hecho no se ha podido constatar en comunicación con el Ayuntamiento o revisando la web municipal.

---

## Recomendaciones para mejorar la implantación

Teniendo en cuenta las características de la ciudad se considera necesario ampliar de forma importante el espacio de restricción del tráfico más allá del uso de las etiquetas de la DGT y fomentar los desplazamientos activos (peatonal y ciclista).

La revisión de la planificación urbanística ligada al desarrollo de carriles bici y la creación de calles peatonales, mejoraría de forma notable la calidad de vida de las personas que viven en Mérida o acuden a ella a diario.

Para estas últimas (estudiantes y funcionariado), se propone reforzar el servicio de transporte público interurbano para conectar mejor el resto de municipios y, en todo caso, crear aparcamientos disuasorios en el extrarradio que permitieran un acceso cómodo al centro de la ciudad mediante una red de transporte público adecuada y un servicio público de préstamo de bicicletas.



## 4.2.5. Palma



419.366 habitantes

Interior  
Interés turístico PSOE, Més, UnidasPodemos

### Fuentes de información

Información directa del Ayuntamiento (cuestionario o entrevistas)  
Entrevistas con ciudadanía  
Revisión web municipal  
Revisión de noticias publicadas

Para la elaboración de este estudio se ha contactado en varias ocasiones con el Ayuntamiento (alcaldía, concejalía y técnicos) para obtener información directa, pero no se ha recibido respuesta. Tampoco se ha localizado información relevante en la web municipal. Por ello, los datos ofrecidos corresponden a información obtenida de entrevistas y grupos de trabajo, así como la publicada en medios de comunicación y webs.

## Actuaciones desarrolladas hasta enero de 2023

A fecha de 1 de enero de 2023 no se había implementado la Zona de Bajas Emisiones y, según noticias publicadas en prensa, el Ayuntamiento de Palma había renunciado a implantarla a lo largo del tiempo restante de legislatura porque necesitaba desarrollar la ordenanza específica de emisiones,

Según OCU, Palma tiene solo el 4% del espacio peatonalizado y el diseño urbano y las pocas actuaciones municipales no favorecen la peatonalización.

Existe un plan municipal denominado Palma Camina<sup>23</sup> con 7 líneas de actuaciones previstas para mejorar la movilidad, pero las personas entrevistadas lo consideran poco ambicioso y con escasos efectos reales.

## Actuaciones previstas

Según la información aparecida en prensa, y que no se ha podido contrastar con el Ayuntamiento de Palma tras múltiples intentos de comunicación, el plan inicial de implantación de la Zona de Bajas Emisiones podría contar con tres fases de implantación.

La primera fase se pondría en marcha antes de 2024 y permitiría el acceso a todo el centro histórico de Palma (actualmente sólo permitido a los residentes) excepto a los vehículos que no cuenten la etiqueta de la DGT. Por lo tanto, si se implementara este programa, se produciría un retroceso en la restricción del tráfico y el fomento de la movilidad activa.

Esta zona servirá como complemento de las actuales 12 zonas Acire<sup>24</sup> existentes, pero si se aplica como se indica en los medios de comunicación, supone un retroceso en la práctica en cuestiones relacionadas con la cantidad de tráfico y fomento del tránsito peatonal.

El control a la futura Zona de Bajas Emisiones se realizaría mediante cámaras con lectura de matrículas.

En cuanto a extensión, esta primera fase comprende el interior de las Avenidas, la segunda en el año 2027 que será una zona a determinar y la última fase que se instaurará en 2030 y se orientará hacia el interior de la Vía de Cintura.

<sup>23</sup> <https://www.mobipalma.mobi/es/palma-camina-3/>

<sup>24</sup> <https://www.mobipalma.mobi/es/mobilitat/circulacio/acire/>

Según lo publicado en la web municipal, la nueva Zona de Bajas Emisiones se centrará básicamente en la ampliación de la actual zona ACIRE (acceso y aparcamiento de residentes) mediante la regulación del aparcamiento, puesto que se basará en una reconversión de la zona ORA (aparcamiento regulado con control horario) del anillo interior. Esta se convertirá en una zona ZAR (zona de aparcamiento restringido), donde sólo estará permitido que aparquen los residentes u otros vehículos especiales o exentos de autorización según la ordenanza municipal de circulación. Una vez que se encuentre en funcionamiento se podrá comprobar su efectividad, pero se entiende que genera muy pocos avances por el reducido tamaño del área de ampliación y porque se sigue permitiendo el acceso a todo tipo de vehículos. Además, según información municipal, se ofrecerán tickets de aparcamiento a los comercios y restaurantes de la zona.

---

## Actuaciones complementarias

Se plantea que en todas las calles de la ciudad la velocidad máxima quede establecida en 30 kilómetros por hora. Entre las noticias recogidas, se han localizado referencias al fomento del uso compartido del coche compartido y la regulación de los aparcamientos de la ORA.

El 60% de la flota de autobuses municipales emplea como combustible el gas natural comprimido (GNC) generado en la planta depuradora de aguas residuales de Palma. En un futuro (sin determinar) está prevista la renovación del resto de la flota para poder emplear este GNC de forma generalizada.

## Percepción de la ciudadanía

En las entrevistas mantenidas con ciudadanía se intuye que la Zona de Bajas Emisiones va a tener un rechazo claro porque en Palma se utiliza mucho el coche, tanto a nivel de residentes, como de turistas.

El comercio y la hostelería son un gran lobby que está en contra de las Zonas de Bajas Emisiones y ejerce presión sobre la ciudadanía y el Ayuntamiento. Solicitan que el cliente pueda acceder con el coche al centro (si se peatonaliza, piden un parking subterráneo para llegar hasta el centro).

---

## Recomendaciones para mejorar la implantación

Si se espera desarrollar una Zona de Bajas Emisiones efectiva que realmente reduzca la contaminación y recupere espacio público para el peatón, sería necesario reforzar la limitación del tráfico no activo. Para ello, los accesos no se tendrían que regular solo en base a las etiquetas de la DGT.

El comercio local y la hostelería, muy importantes en el centro de la ciudad, precisan de un gran apoyo con soluciones prácticas acompañadas de labores de información y concienciación. Escuchar su voz de forma constructiva tratando de alcanzar una solución aceptable para todas las partes, debería ser una de las claves del éxito de una Zona de Bajas Emisiones realista.

Respecto al transporte público, se considera importante el impulso del uso del tren para evitar la llegada en coche desde los pueblos cercanos.

En general, es necesario realizar una importante labor de información y educación para sensibilizar a la ciudadanía.

## 4.2.6. Pontevedra

84.830 habitantes

Interior  
Interés turístico — BNG

### Fuentes de información

Información directa del Ayuntamiento (cuestionario o entrevistas)  
Entrevistas con ciudadanía  
Revisión web municipal  
Revisión de noticias publicadas

## Actuaciones desarrolladas hasta enero de 2023

El Ayuntamiento ha declarado toda la ciudad como Zona de Bajas Emisiones teniendo en cuenta su política de restricción del tráfico. Aunque este hecho no está verificado por el Ministerio, se explica que el artículo 5.3 del Real Decreto 1052/2022<sup>25</sup> por el que se regulan las zonas de bajas emisiones permite explorar otras vías y facilita que Pontevedra pueda considerar su espacio de esta manera. En todo caso, desde el Ayuntamiento se espera que la futura implantación de la red de sensores (inmisión, ruido y presencia de vehículos) permita disponer de información complementaria y despejar todas las dudas.

Las denominadas zonas de tráfico reducido, ocupan una superficie total de 490 hectáreas e incluyen todo el casco urbano, los barrios de Monte Porreiro y de Estribela, O Burgo y la parte más urbana de la parroquia de Lérez.

No existe un control de acceso en base a las etiquetas de la DGT, sino que se ha optado por una reducción generalizada del tráfico de tránsito (atravesar el espacio) y agitación (búsqueda de aparcamiento) mediante el rediseño de direcciones de calles para evitar el tránsito (calles en U) y el calmado del tráfico con velocidades reducidas. La filosofía general del proyecto se basa en que el vehículo privado solo se utilice para los usos imprescindibles y, de esta forma, se pueda recuperar el uso del espacio público.

Actualmente no existen cámaras que regulen el acceso a los vehículos privados, pero la policía controla los motivos y hay denuncia automática por aparcamiento indebido. Se cobran el 96% de las multas.

**Artículo 6.-** Prioridad de los usos peatonales de la Ordenanza reguladora de la movilidad amable y de la utilización de los espacios públicos en el Concello de Pontevedra

*En el uso de los espacios públicos municipales tendrán preferencia las actividades que realizan los peatones o los asimilados a la condición de peatón, entre ellas la estancia, el juego, la conversación o el desplazamiento a pie, sobre la movilidad mecanizada y motorizada. En consecuencia, en todos los espacios públicos de cualquier tipo tendrán preferencia los usos peatonales, excepto los reservados, expresa y justificadamente, a otros fines específicos, entre ellos la movilidad mecanizada o motorizada.*

Según lo recogido en el PMUS de Pontevedra, estas medidas han conseguido reducir el tráfico, y sus correspondientes emisiones a la atmósfera, en un 77% el centro y un 50% en la zona del ensanche. Consecuentemente,

los desplazamientos peatonales han pasado de un 66% al 90% actual. Desde 2011 no se ha producido ninguna muerte relacionada con la seguridad vial.

<sup>26</sup> <https://pmus.pontevedra.gal>

Fuente: <https://www.pontevedra.gal>

Reparto modal comparativo 2011-2021 recogido en el PMUS de Pontevedra

2011



2021



## Actuaciones previstas

Se prevé la instalación de una red de sensores de inmisión de contaminantes, ruido y de presencia de vehículos (diferenciando la tipología de los mismos). Esta inversión está pendiente de la aprobación en los fondos europeos Next Generation y cuando esté implantada se podrá reafirmar el cumplimiento como Zona de Bajas Emisiones.

Según fuentes municipales, actualmente solo faltan dos parámetros para cumplir los indicadores de calidad del aire definidos por la OMS en 2021 (WHO global air quality guidelines) y se espera llegar a la totalidad en un máximo de 4 años. Si no se alcanzan estos valores, se revisarán las actuaciones a desarrollar.

## Actuaciones complementarias

No existe una red amplia de carriles bici porque el escaso tráfico y las bajas velocidades de los vehículos permiten la circulación por la calzada. No obstante, hay ciclistas que no sienten seguridad al compartir vía con los coches y optan por circular por la acera. En principio, se permite esta convivencia siempre que se respete a los peatones y no haya problemas. En el último año se han producido 10 accidentes en acera con participación de bicicletas o VMP.

Se trabaja de forma intensa con el clúster de distribución para mejorar la distribución urbana de mercancías. El transporte se considera tráfico de necesidad y, por tanto, no está limitado por la ordenanza de movilidad. De hecho, el 90% del antiguo espacio de aparcamiento para vehículos privados se ha transformado en zonas de carga y descarga y servicios (máximo de 15-30 minutos en función del lugar).

El ayuntamiento se mantiene en alerta ante el incremento de la paquetería, por lo que se está planteando la posibilidad de permitir acceso de camiones de gran tonelaje en horario nocturno y crear nodos para la recogida de pequeña paquetería.

El área metropolitana de Pontevedra es muy amplia y poblada (250.000 personas) y, según

el consistorio, el transporte público en Galicia es deficiente. Por ello se está trabajando para evitar el impacto en el tráfico de la ciudad: se han creado 10 aparcamientos disuasorios a 10 minutos del centro y se ha mejorado el transporte con las parroquias del perímetro. Como experiencia piloto se está desarrollando transporte a demanda porque el bus no era rentable. Se le denomina Coche de punto y básicamente son taxis compartidos concertados con un día de antelación a precio de billete de bus.

## Percepción de la ciudadanía

Se ha trabajado en la línea de transmitir que el modelo de tráfico reducido no favorece el acceso exclusivo de vehículos eléctricos (ligado a capacidad económica), sino que permite el uso del vehículo motorizado (independientemente de su motor) solo cuando es realmente necesario. Es decir, la discriminación se realiza en función de la necesidad de los desplazamientos.

No se ha percibido rechazo por parte de la población, pero desde el colectivo ciclista se plantea la necesidad de reforzar la seguridad ciclista y evitar la convivencia en acera con peatones.

## Recomendaciones para mejorar la implantación

Actualmente, la denominación como Zona de Bajas Emisiones plantea dudas legales que será necesario resolver de forma urgente para que otras ciudades puedan promover soluciones similares.

Por otro lado, sería necesario reforzar la seguridad de las bicicletas o comunicar de forma más intensa la posibilidad de circular con tranquilidad por la vía pública. De esta forma se incrementarían los desplazamientos ciclistas y se evitarían afecciones a peatones. El desarrollo de una red de carriles bici evitaría que las personas con poca confianza para transitar por calzadas compartidas con vehículos a motor emplearan la acera y entraran en conflicto con peatones.



Fuente: <https://www.pontevedraviva.com>  
ZBE de Pontevedra

## 4.2.7. Sevilla



684.234 habitantes

Interior  
Interés turístico

— PSOE

### Fuentes de información

Información directa del Ayuntamiento (cuestionario o entrevistas)  
Entrevistas con ciudadanía  
Revisión web municipal  
Revisión de noticias publicadas

## Actuaciones desarrolladas hasta enero de 2023

Sevilla dispone de una Zona de Bajas Emisiones implantada desde enero de 2023. Esta se ubica en el Parque Científico y Tecnológico de la Cartuja, el cual atrae diariamente casi 28.000 viajes y unos 24.000 trabajadores en días laborables.

La restricción de accesos afecta inicialmente solo a los vehículos con etiqueta A (es decir, podrán acceder vehículos con etiquetas B, C, ECO o 0 de la DGT) e inicialmente se controla directamente por la policía local hasta que se instalen las cámaras previstas con presupuesto de los fondos Next Generation.

Las restricciones afectan exclusivamente a las personas que aparcan sus vehículos en la calle, puesto que los usuarios cuyos coches no cumplan con los requisitos exigidos (disponer de etiqueta), pero cuenten con plaza de aparcamiento en el interior de algún parking privado de las empresas, podrán acceder sin ningún tipo de limitación.

Consecuentemente al uso laboral de las instalaciones, el horario de las restricciones es de lunes a viernes de 7 horas a 19 horas.

## Actuaciones previstas

Está prevista la ampliación de la Zona de Bajas Emisiones, pero se esperará a conocer los resultados reales de la primera fase para poder tomar una decisión.

Fuente: <https://www.diariodesevilla.es>  
Delimitación de la ZBE de La Cartuja.



## Actuaciones complementarias

En el entorno de la Zona de Bajas Emisiones se han creado aparcamientos disuasorios gratuitos y se ha ampliado la red carril bici y los aparcabicis seguros. Además, está prevista la creación de un hub multiservicio para fomentar la distribución en la última milla que contempla el estacionamiento para bicicletas y la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos. Las empresas implantadas en el polígono han colaborado de forma activa promoviendo el uso compartido de vehículos, la compra de bicicletas, etc.

A nivel de ciudad, se siguen las directrices marcadas en el PMUS aprobado en 2021<sup>27</sup>, el cual ya recoge las Zonas de Bajas Emisiones. En él se plantean 3 zonas de actuación: una condicionada a etiqueta DGT (PCT la Cartuja) y dos Especial Restricción al Tráfico (Centro histórico y Triana) contempladas en el Plan Respira<sup>28</sup>.

El Plan Respira controla el acceso mediante cámaras y puede ayudar a reducir las emisiones de gases contaminantes y, sobre todo, a mejorar la movilidad de forma importante, incluso más que la propia Zona de Bajas Emisiones. En este caso, se crean calles con plataforma única y se limita el acceso al máximo con independencia de la etiqueta DGT.

Se está valorando la implantación de un hub de ciclo logística, el cual puede ser un apoyo importante para descongestionar el centro de pequeñas furgonetas de reparto.

Por otro lado, se pretende reforzar el uso de la bicicleta mediante la creación de nuevos carriles bici para llegar a barrios más alejados y polígonos industriales, así como reconvertir aceras con carriles bici segregados eliminando bandas de aparcamiento.

Paralelamente está prevista la mejora de la red de transporte público mediante la incorporación de un BTR (tranvibús) con prioridad semafórica y la previsible línea 3 de metro. Además, se elimina una gran intercambiador de bus urbano en el centro que se desplaza a la estación de Santa Justa.

## Percepción de la ciudadanía

Según lo manifestado por los usuarios, en la Cartuja no se han notado cambios reales a nivel de emisiones a la atmósfera. Se trata de una zona abierta en la que no había problemas de contaminación. Por el contrario, existen otros barrios, como el Aljarafe, en los que hay gran población pero escaso transporte público, por lo que el uso del vehículo privado es generalizado.

Según lo manifestado en las entrevistas, se esperan mejoras más importantes gracias a la implantación de la reducción del acceso a Triana y el Casco histórico (Plan Respira) que a la Zona de Bajas Emisiones.

---

## Recomendaciones para mejorar la implantación

Se propone un refuerzo del transporte público de forma generalizada en el entorno de la Cartuja. Estas actuaciones se deberían desarrollar, tanto en el interior de la isla (sólo existe una línea de bus circular), como en las vías de acceso al polígono. Actualmente, el servicio de transporte público se limita a una línea de bus y otra de cercanías con dos trenes diarios.

Las personas entrevistadas indican que Sevilla es una ciudad incómoda para el coche (pocos párquines, calles estrechas, etc.), por lo que si existiera un buen transporte público, se dejaría de emplear el vehículo privado.

Se considera que la implantación de la Zona de Bajas Emisiones en La Cartuja debería seguir la línea marcada por el Plan Respira y ser más restrictiva en el acceso a vehículos, condicionando su acceso en función de los usos y no de las etiquetas de la DGT. En todo caso, si se emplea este sistema, se recomienda ampliar el rango de límite de acceso al menos a la etiqueta ECO.

---

<sup>27</sup> [https://www.sevilla.org/servicios/movilidad/pmus/documentacion/3-pmus-sevilla-documento-estrategico-i-propuestas\\_final.pdf](https://www.sevilla.org/servicios/movilidad/pmus/documentacion/3-pmus-sevilla-documento-estrategico-i-propuestas_final.pdf)

<sup>28</sup> <https://www.sevilla.org/respira/casco-antiguo-triana>

## 4.2.8. Valencia

800.180 habitantes

Costa  
Interés turístico — Compromís, PSOE

### Fuentes de información

Información directa del Ayuntamiento (cuestionario o entrevistas)  
Entrevistas con ciudadanía  
Revisión web municipal  
Revisión de noticias publicadas

## Actuaciones desarrolladas hasta enero de 2023

A fecha de 1 de enero de 2023 la Zona de Bajas Emisiones no se había implementado, pero está prevista su aplicación a lo largo del año.

De forma complementaria se han realizado peatonalizaciones en amplias zonas de la ciudad como puede ser la Plaza de la Reina o el área de prioridad peatonal de Ciutat Vella Nord. Esta última contempla el acceso restringido en función de los tipos de desplazamiento (residencia, negocios o accesos puntuales), pero no en base a las emisiones o etiquetas de la DGT.

Aunque ya existen propuestas de las Zonas de Bajas Emisiones, el Ayuntamiento de Valencia está trabajando de forma participada las bases de la futura ordenanza y en junio de 2022 promovió un proceso deliberativo<sup>29</sup> con el fin de recoger la visión de todos los agentes sociales y buscar el mayor consenso posible. Los objetivos de este proceso eran definir un marco normativo de referencia y validar las soluciones tecnológicas y no tecnológicas del proyecto.

Se llevaron a cabo sesiones de trabajo de la Mesa de la Movilidad<sup>30</sup> y se convocó una Consulta pública previa<sup>31</sup> para definir el marco de la ordenanza.

<sup>29</sup> <https://view.genial.ly/63e23f30399aa800125b9f05/presentation-documento-publico-junio-diciembre-mesa-de-movilidad-sostenible>

<sup>30</sup> [https://www.valencia.es/documents/20142/628173/Document+3.+Agenda\\_de\\_trabajo\\_Mesa\\_de\\_la\\_movilidad.pdf/542d4b34-ce7e-16dd-a3e0-7b47da-f3f07a?t=1656398633560](https://www.valencia.es/documents/20142/628173/Document+3.+Agenda_de_trabajo_Mesa_de_la_movilidad.pdf/542d4b34-ce7e-16dd-a3e0-7b47da-f3f07a?t=1656398633560)

<sup>31</sup> <https://www.valencia.es/cas/ayuntamiento/plan-normativo-ordenanzas-y-disposiciones/-/content/ordenanzas-consultas-públicas?uid=19225403>

Fuente: <https://www.levante-emv.com>  
Delimitación prevista de la ZBE.

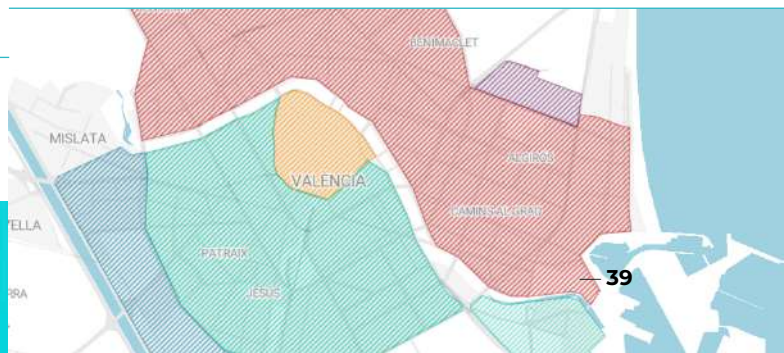
## Actuaciones previstas

La Zona de Bajas Emisiones prevista dispone de 5 zonas que plantean restricciones dinámicas en función del índice de contaminación:

- **Área Norte 1 (AN1):** Antiguo cauce del río Turia (marginal izquierda), la Ronda Norte y el litoral marítimo, excepto el recinto de la Politécnica de València (UPV).
- **Área Norte 2 (AN2):** Universidad Politécnica de Valencia.
- **Área Centro (AC):** El cauce antiguo del Turia (marginal derecha), y las calles Colón, Xàtiva y Guillem de Castro.
- **Área Sur 1 (AS1):** El cauce antiguo del Turia (marginal derecha), la Avenida del Cid y V-30, excepto el área Centro. Incluye los Poblados Marítimos situados al sur del antiguo cauce del río Turia (Nazaret y Pinedo).
- **Área Sur 2 (AS2):** Barrios situados entre la Ronda Sur y la V-30.

El control de acceso se realizará a través de 274 cámaras de lectura automática de matrículas distribuidas entre 93 puntos de control. Además, se instalarán 52 sensores de medición ambiental y 44 paneles de información para recoger los índices de contaminación.

Se prevé una ampliación progresiva de la Zona de Bajas Emisiones (sin fecha) para llegar hasta los 36,35 km<sup>2</sup>, lo que supone la práctica totalidad del entorno urbano de la ciudad.



## Actuaciones complementarias

A nivel de transporte público, se va a promover la electrificación progresiva de las flotas de bus, taxi y vehículos propios del Ayuntamiento. Por otra parte, se ha rediseñado parcialmente la red de autobuses con el fin de que la línea C1 se acerque al máximo a las zonas peatonalizadas y el centro. El resto se mantienen básicamente fuera de la almendra central.

La distribución de mercancías es acorde al protagonismo de la bicicleta en la ciudad y se prioriza la distribución ciclista gracias a la modificación de la ordenanza de movilidad. En ella se permite que las bicis cargo lleguen a la puerta de los comercios atravesando o parando en las aceras.

---

## Percepción general

En reuniones y entrevistas con ciudadanía y entidades sociales se ha percibido que hay una carencia generalizada de información salvo para las personas que participan en la Mesa de Movilidad y reciben información directa por parte del Ayuntamiento. En prensa han aparecido algunos mapas con la delimitación (5 zonas), pero son borradores y la información es muy básica.

La delimitación y los aspectos funcionales se están trabajando en la Mesa de la Movilidad, hecho que supone un gran avance desde el punto de vista de la participación ciudadana, pero a algunas personas entrevistadas les asaltan las dudas por el hecho de que se estén difundiendo en paralelo los planos con las ubicaciones.

En general, no se percibe un clima negativo hacia las Zonas de Bajas Emisiones porque conlleva la devolución de espacio público a la ciudadanía, pero se avisa de que va a costar que los conductores renuncien al uso del vehículo privado. Con los más jóvenes no se esperan problemas, puesto que están más familiarizados con el transporte público y se mueven de forma activa.

En Ciutat Vella (centro) hubo un gran rechazo inicial con las peatonalizaciones, pero ahora hay una gran acogida, por lo que se intuye que la respuesta puede ser similar.

## Recomendaciones para mejorar la implantación

Teniendo en cuenta la posible implantación de las Zonas de Bajas Emisiones en 5 áreas diferentes, el impulso a la movilidad ciclista y los avances en transporte público, se considera que las principales vías de mejora pueden venir desde la movilidad metropolitana.

Más del 70% de los desplazamientos metropolitanos (incluido el parque tecnológico) se realizan en vehículo privado y ello supone una entrada muy considerable de coches todos los días.

En principio, esta actuación no se debería centrar en el empleo de los parkings disuasorios, sino en fomentar el transporte público desde el origen. Esta medida se vería reforzada por la instalación de aparcabicis seguros en estaciones que facilitarían la intermodalidad.

Así mismo, desde las entidades se reclaman ayudas para renovar la flota de taxis e instalar puntos de recarga eléctrica en las paradas.

Como se ha citado, el diseño de las líneas de transporte público y los precios se consideran correctos por parte de la ciudadanía, por lo que el esfuerzo debería centrarse en la renovación de la flota y el incremento de frecuencias.

Una de las propuestas más significativas realizadas desde las entidades locales ha sido la eliminación de la zona escolar única. Esta genera gran cantidad de desplazamientos diarios entre puntos distantes, por lo que se considera que debería ser el primer paso para reducir las emisiones. Hasta que esta medida se pudiera llevar a cabo, se recomienda la creación de Zonas de Bajas Emisiones en entornos escolares.



## 4.2.9. Valladolid



297.775 habitantes

Interior — PSOE, Valladolid  
Interés turístico — Toma la Palabra

### Fuentes de información

Información directa del Ayuntamiento (cuestionario o entrevistas)  
Entrevistas con ciudadanía  
Revisión web municipal  
Revisión de noticias publicadas

## Actuaciones desarrolladas hasta enero de 2023

A fecha de 1 de enero de 2023 la Zona de Bajas Emisiones no se había implementado, pero se había aprobado el proyecto de Ordenanza por el que se regula la Zona de Bajas Emisiones<sup>32</sup> en diciembre de 2022.

<sup>32</sup> <https://www.valladolid.es/es/actualidad/valladolid-7b/ayuntamiento-flexibiliza-limitaciones-circulacion-zona-baja.ficheros/801725-Zona%20Bajas%20Emisiones%20ORDENANZA%20ZBE.pdf>

Fuente: <https://www.carwow.es>  
Delimitación de la ZBE de Valladolid



## Actuaciones previstas

Está previsto el desarrollo de las Zonas de Bajas Emisiones a lo largo del año en dos áreas ya delimitadas en la última actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana, Sostenible y Segura (PIMUSSVA). Estas son las empleadas desde 2017 por el Ayuntamiento en el plan anticontaminación para los cortes por situaciones de alerta, por lo que se entiende que responden a una necesidad real (se modificó la redacción inicial del proyecto porque se comprobó que no iba a mejorar la calidad del aire de forma sustancial).

De esta forma, la Zona de Bajas Emisiones abarcará una superficie de 3,1 kilómetros cuadrados en las que estarán incluidas zonas como la Estación del Norte o la Plaza Circular.

El calendario previsto para su implantación es:

- **Segunda mitad de 2023:** Pueden entrar todos los vehículos con etiqueta.
- **Enero 2025:** Pueden entrar todos los vehículos con etiqueta excepto la etiqueta B amarilla.
- **Enero 2030:** Pueden entrar todos los vehículos con etiqueta ECO o 0 (cero).

En principio, será el 1 de enero de 2024 cuando la zona entre totalmente en funcionamiento, aunque los últimos meses de este año servirán para calibrar el sistema de multas y concienciar a la ciudadanía.

El control de acceso se realizará mediante cámaras y, aunque en el inicio las medidas son muy laxas, se prevé establecer algunas exenciones se especificarán en el reglamento. Además la ordenanza municipal recogerá las infracciones por incumplimiento de la norma.

La implantación se acompañará de un desarrollo normativo basado en las nuevas ordenanzas de Zona de Bajas Emisiones, Movilidad y Vados. En estas se incluirá la regulación de los carriles bici y carriles bus-taxi.

Según noticias aparecidas en prensa, las personas que tengan el vehículo dado de alta en la ciudad no tendrán que colocar la etiqueta de la DGT (aunque se recomienda hacerlo) porque el sistema de vigilancia leerá directamente las matrículas y obtendrá la información sobre emisiones que proporciona la etiqueta.

De esta forma, las personas empadronadas dentro de la Zona de Bajas Emisiones no tendrán restricciones de entrada, al igual que los accesos a talleres, urgencias, citas médicas o veterinarias, etc. En el caso de hoteles y otro tipo de alojamientos, habrá que tramitar la autorización correspondiente.

Partiendo que el acceso no puede estar condicionado a la posibilidad económica de adquirir un vehículo eléctrico, las personas con rentas más bajas también podrán seguir circulando con sus vehículos a pesar de que no cuenten con etiqueta ambiental. Los ingresos mínimos se fijan en 10.920 €/año (17.640 €/año en el caso de familias).

---

## Actuaciones complementarias

Se está impulsando el uso de la bicicleta como medio de transporte por parte del Ayuntamiento, pero existe cierto rechazo por parte de algunos grupos políticos, por lo que la media puede tener una continuidad complicada.

Por otra parte, está prevista la renovación de la flota de autobuses, la cual no se ha actualizado todavía a vehículos más eficientes.

---

<sup>33</sup> <https://www.ecologistasenaccion.org/284837/organizaciones-sociales-proponen-una-zona-de-bajas-emisiones-mas-ambiciosa-para-valladolid/>

## Percepción de la ciudadanía

En las reuniones y entrevistas con ciudadanía no se percibe rechazo a las Zonas de Bajas Emisiones porque se argumenta que se trata de una opción de mínimos.

En las alegaciones a la Ordenanza presentadas por varios colectivos<sup>33</sup>, se indicaba que el área propuesta sólo reduciría el actual tráfico motorizado y la contaminación en la ciudad en un 1% en 2024, un 3% en 2025 y un 4% en 2030. Por ello se solicitaba la ampliación y la incorporación a la estrategia “Puertas de la Ciudad” de reducción del tráfico de entrada en la ciudad mediante intercambiadores de transporte. Además, se proponía adelantar el calendario de aplicación, suprimir el acceso libre propuesto a las 2.800 plazas de rotación de los doce aparcamientos comerciales públicos ubicados en el interior de la Zona de Bajas Emisiones y mejorar el transporte público colectivo.

---

## Recomendaciones para mejorar la implantación

Aunque la planificación de la Zona de Bajas Emisiones y la planificación parece correcta, se considera que las restricciones son extremadamente laxas siguiendo la tónica de bastantes ciudades. Se considera debería contar con un apoyo decidido por parte del Ayuntamiento, incrementando las exigencias y explicando con detalle sus beneficios.

Por otra parte, sería necesario desarrollar actuaciones a nivel de seguimiento y de concienciación a nivel de ciudadanía porque, según lo manifestado por las personas entrevistadas, existe poca información al respecto. Una vez que esté implantada sería conveniente explicar los beneficios obtenidos para poner de manifiesto que el esfuerzo realizado se traduce en resultados reales.

Una propuesta realizada en las entrevistas es la creación de Zonas de Bajas Emisiones en el entorno de los centros escolares. En este caso, el principal objetivo es la reducción del tráfico y la mejora de la seguridad vial, por lo que no se solicita aplicar el criterio de la etiqueta de la DGT, sino prohibiendo la entrada a todos los vehículos.

## 4.2.10. Zaragoza



675.301 habitantes

Interior  
Interés turístico — PP, Cs

### Fuentes de información

Información directa del Ayuntamiento (cuestionario o entrevistas)  
Entrevistas con ciudadanía  
Revisión web municipal  
Revisión de noticias publicadas

## Actuaciones desarrolladas hasta enero de 2023

Con fecha de 28 de diciembre de 2022 el Ayuntamiento aprobó una definición provisional de la Zona de Bajas Emisiones. Según fuentes municipales se trata de una primera fase de intervención con la que se cumple un triple objetivo: ajustarse a la normativa, evitar la pérdida de fondos económicos europeos y concienciar a la ciudadanía de forma gradual.

Su entrada en funcionamiento no conlleva la aplicación de sanciones, sino que tiene carácter informativo. De hecho, hasta la aprobación de la ordenanza y la instalación de los sistemas de control de acceso, estacionamiento y vigilancia (sin fecha), será la policía local la encargada de informar (sin sancionar) sobre la entrada indebida al área delimitada.

Las restricciones de acceso solo se aplican a vehículos sin etiqueta ambiental y además se establece un amplio listado de excepciones que incluye a propietarios o arrendatarios de viviendas, garajes, locales comerciales; repartidores de mercancías, montadores, de mudanzas, de obras, nupciales y funerarios; vehículos sanitarios, de emergencias, cuerpos de seguridad y servicios públicos o coches oficiales. También pueden acceder sin solicitar permiso previo todos los vehículos que se dirijan a aparcamientos públicos o privados (incluidos hoteles).

A efecto real, con la implantación de la Zona de Bajas Emisiones las calles que tenían regulado el acceso en función del uso (residentes, aparcamientos, etc.) han reducido el grado de restricción y permiten el acceso a mayor número de vehículos.

La Zona de Bajas Emisiones de Zaragoza dispone de una extensión de 0,6 km<sup>2</sup> y se ha ubicado en un área prácticamente pacificada y con un elevado número de calles peatonales. En la zona no existen equipos de control de gases contaminantes por lo que no es posible valorar su funcionamiento.

## Actuaciones previstas

Se prevé una evolución hasta 2030, fecha en la que se, según fuentes técnicas del Ayuntamiento, el ideal sería que la Zona de Bajas Emisiones alcanzara el 100% de la ciudad.

## Actuaciones complementarias

Zaragoza cuenta con una importante red de carriles bici y está desarrollando un esfuerzo para la renovación de la flota de autobuses hacia vehículos eléctricos gracias al aporte de los fondos europeos principalmente.

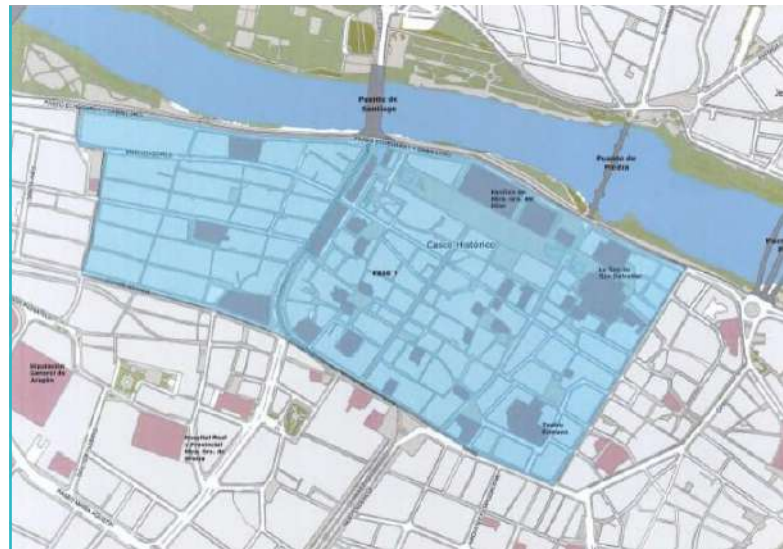
## Percepción de la ciudadanía

A nivel de ciudadanía general se percibe cierto rechazo generalizado porque se ha comunicado la implantación de la Zona de Bajas Emisiones como una exigencia a nivel estatal y no se han explicado los beneficios que genera.

Por parte de los colectivos o expertos entrevistados, se considera que el proyecto es muy poco ambicioso, tanto en su delimitación como en las restricciones de acceso. De hecho, se alerta de que la implantación de la Zona de Bajas Emisiones ha supuesto un incremento del tráfico en las calles que ya tenían el acceso regulado.

# Recomendaciones para mejorar la implantación

A pesar de que Zaragoza es una de las ciudades que ha delimitado una Zona de Bajas Emisiones antes del 1 de enero de 2023, cumpliendo así con la normativa estatal, sea hace necesaria una revisión en profundidad de la misma. Actualmente solo afecta a calles con escaso o nulo tráfico porque ya eran áreas con restricciones a la circulación. Sumado, a la no aplicación de sanciones ni dispositivos tecnológicos de control de acceso, esta implementación apenas cumplirá los objetivos para los cuales esta medida ha sido impulsada.



Fuente: [www.zaragoza.es](http://www.zaragoza.es)  
Delimitación de la ZBE de Zaragoza



## 4.3. Información agregada por temas clave

### 4.3.1. Fecha de implantación

---

De las 10 ciudades muestrales, solo dos (Sevilla y Zaragoza) cumplían con la legislación vigente y tenían implantada una Zona de Bajas Emisiones a 1 de enero de 2023.

Además, es necesario señalar que, según lo manifestado por el propio Ayuntamiento, la Zona de Bajas Emisiones de Zaragoza tiene carácter meramente informativo. En este caso, no solo no supone una mejora respecto a la situación inicial, sino que se permite la entrada en varias calles que ya tenían restricciones de acceso por tipologías de uso. Teniendo en cuenta que el único requisito actual es disponer de etiqueta de la DGT, y que la policía solo informa a quienes no la emplean, se ha producido un incremento real del tráfico en esas calles.

El resto de ciudades con las que se ha trabajado han manifestado la intención de crear su (o sus) Zona(s) de Bajas Emisiones a lo largo del año 2023. Presumiblemente, tras las elecciones municipales que se celebrarán en el mes de mayo.

En varias entrevistas con responsables municipales se ha puesto de manifiesto el riesgo electoral que supone implantar una medida de este calibre. Especialmente si se tiene en cuenta que estas medidas de restricción se pueden emplear como arma electoral en los comicios de mayo aludiendo a la falta de "libertad" en los desplazamientos.

En la gran mayoría de los ayuntamientos han comenzado o están cerradas las licitaciones para la instalación de sistemas de control (Cuenca, por ejemplo) o se están realizando peatonalizaciones (Mérida y Valencia) que

quedarán integradas en la futura Zona de Bajas Emisiones. También existen ciudades (Valladolid) que ya disponen de una ordenanza que las regula aunque estas no estén implantadas.

Respecto a la ciudad de Pontevedra, referente nacional en la movilidad peatonal, ésta se presenta como una ciudad de bajas emisiones, aunque técnicamente no cumple lo estipulado en el Real Decreto 1052/2022 porque no existe un control de acceso en base a las etiquetas de la DGT.

Para justificar esta situación se explica que el artículo 5.3 del citado Real Decreto se permite establecer excepciones siempre y cuando garanticen la delimitación y el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- Mejorar la calidad del aire.
- Mitigar el cambio climático.
- El cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.
- El impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles.
- La promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

En esta ciudad está prevista la instalación de sensores que controlen accesos y contaminación, por lo que esta consideración quedaría reforzada.

Merece una mención especial el caso de la ciudad de Valencia, la cual no había implantado la Zona de Bajas Emisiones a enero de 2023, pero lleva trabajando este tema

con la Mesa de la Movilidad desde junio de 2022, tratando de recoger todas las visiones posibles y planteando alternativas al desarrollo normativo y el despliegue tecnológico. Además, ha planteado un proceso de consulta pública previa para valorar los puntos básicos de la nueva ordenanza reguladora de la futura

Zona de Bajas Emisiones. Lógicamente, este proceso de consultas y construcción colectiva ha ralentizado su puesta en marcha en el plazo marcado inicialmente, pero se considera que la vía escogida permitirá disponer de un proyecto sólido con una base que recoja las inquietudes de la ciudadanía.

## 4.3.2. Extensión y ubicación

---

En general, todas las ciudades analizadas han escogido para su implantación actual o futura, zonas ubicadas en el centro de las ciudades.

En algunos casos se trata de espacios con un tránsito elevado y una superficie considerable como puede ser el caso de Málaga, Valencia o Palma, en las que prácticamente todo el centro histórico se define como Zona de Bajas Emisiones. No obstante, el diferente grado de avance de cada ciudad hace que los resultados esperados a corto o medio plazo sean muy diferentes. De esta forma, las ciudades de Valencia o Málaga con planes más concretos pueden reducir las emisiones en un periodo real de dos o tres años, mientras que en Palma no se espera un cambio efectivo antes de 2030.

Ya se ha comentado el caso de Zaragoza, en el que se ha escogido una área de dimensiones importantes pero prácticamente peatonalizada o pacificada en la actualidad, por lo que no se espera que la Zona de Bajas Emisiones actual genere efectos reales sobre la ciudad. En el área delimitada, incluso es posible que empeore la calidad del aire debido al incremento del tráfico de vehículos con etiquetas B y C.

En otras ciudades como Valladolid o Cuenca, las Zonas de Bajas Emisiones no disponen de una extensión elevada, pero ejercen una labor importante para evitar el tráfico de conexión entre barrios, obligando a emplear las rondas de circunvalación en vez de atravesar el centro. En este caso, no se va a reducir el número total de desplazamientos, sino que se va a desviar el tráfico por otras vías. Es decir, se cumplirá el objetivo de mejorar la inmisión de contaminantes en el área seleccionada, pero

no se reducirán las emisiones totales de la ciudad.

La ciudad de Mérida ha optado únicamente por la pacificación de dos calles céntricas, por lo que la extensión es excesivamente escasa si el objetivo es reducir el tránsito de vehículos privados por el centro. Teniendo en cuenta el potencial de la ciudad para promover los desplazamientos peatonales o en bicicleta, se considera que una actuación decidida por parte del Ayuntamiento hubiera propiciado un cambio modal en los desplazamientos de las personas residentes.

Sevilla plantea una excepción respecto al resto de ciudades: ha definido su Zona de Bajas Emisiones en el parque tecnológico ubicado en la isla de La Cartuja. Este gran espacio atrae diariamente unos 28.000 viajes por lo que se supone que cuando esté implantado realmente y se implemente una red adecuada de transporte público para llegar hasta la isla, constituirá una mejora importante. Actualmente permite el acceso a todos los vehículos con aparcamiento propio en la empresa y no existe una alternativa real de transporte público, por lo que su efecto es anecdótico.

Mención especial merecen las actuaciones de reducción del tráfico independientemente del criterio de las etiquetas de la DGT que se plantean en Sevilla (Tiana y Centro), Logroño (supermanzanas y calles abiertas) y Pontevedra (política de desplazamientos exclusivamente necesarios). En los tres casos se espera una notable reducción de gases contaminantes aunque se permita el acceso a vehículos sin etiqueta de la DGT.

## 4.3.3. Progresividad

Todas las ciudades entrevistadas manifiestan la necesidad de desarrollar una implantación progresiva hasta 2030 como marca la legislación (vehículos con etiqueta ECO o 0), pero en general ninguna plantea objetivos intermedios concretos que puedan aportar garantías de su cumplimiento. En función de las actuaciones realizadas hasta la fecha, la esperanza de que las Zonas de Bajas Emisiones puedan ser efectivas en 2030 de forma generalizada tal y como se manifiesta, es prácticamente una ilusión.

En algunos casos como el de Zaragoza o Málaga (si se tiene en cuenta la propuesta del OMAU ligada al Plan Alicia), la previsión a 2030

(tanto por limitaciones, como por extensión) es muy alentadora. No obstante, teniendo en cuenta las actuaciones a 2023 se plantean serias dudas sobre su cumplimiento.

En estos momentos, generan más confianza a largo plazo las iniciativas de reducción del tráfico independientemente de la etiqueta (Pontevedra, Sevilla, Logroño y, parcialmente, Málaga), el impulso al uso de la bicicleta (Valencia), las colaboraciones con proyectos europeos relacionados con el reparto de mercancías (Carbomile en Logroño) o la descarbonización progresiva del transporte público (Málaga o Zaragoza).

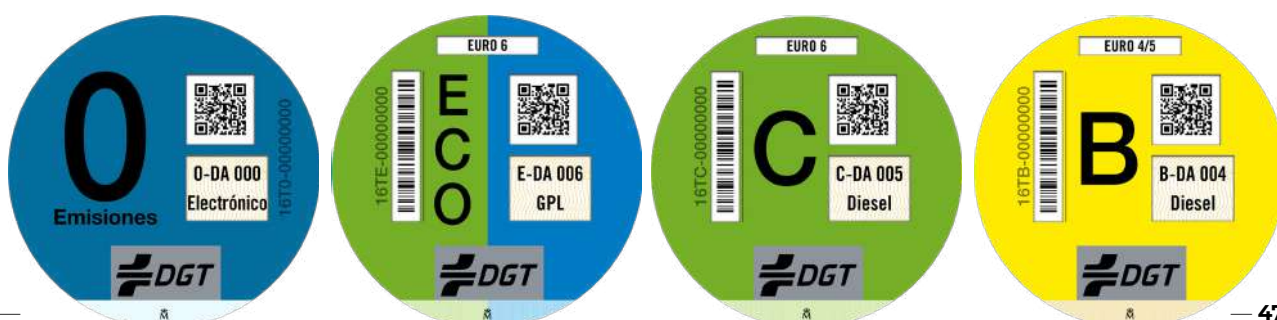
## 4.3.4. Etiquetas

Todas las ciudades salvo Pontevedra plantean el uso de las etiquetas de la DGT como herramienta para controlar el acceso. En algunos casos se ha manifestado las dudas sobre su utilidad real, pero se ha explicado que, actualmente, es la única vía de cumplir la legislación de forma efectiva, a pesar de que la actual clasificación no es real.

En todos los casos, el grado de exigencia es el mínimo (disponer de etiqueta) por lo que la efectividad prevista es muy escasa. Hasta que no se avance en la progresividad prevista y anteriormente citada, no se esperan resultados relevantes.

Como se ha explicado anteriormente, en la ciudad de Pontevedra se ha establecido

que toda la ciudad sea una Zona de Bajas Emisiones sin el empleo de la etiqueta de la DGT. Aparentemente, el Real Decreto 1052/2022, sobre regulación de las Zonas de Bajas Emisiones abre la puerta a esta opción en su artículo 5.3. Habrá que seguir esperar a la evolución legal de la interpretación. Si bien la utilización de los distintivos ambientales da homogeneidad en el despliegue de estas zonas, su configuración actual es deficiente e incoherente, por lo que resulta positivo dar vía libre a los municipios para aplicar las restricciones según el potencial contaminante de los vehículos que consideren oportunas si éstas son más restrictivas y esta alineadas con la oportunidad que representan estas áreas de cara a la transformación urbana general.



## 4.3.5. Mecanismos de control de contaminantes

---

Las ciudades que aportan algún tipo de información sobre la red de control de la inmisión de contaminantes indican que se instalarán sensores en espacios adecuados pero no señalan ubicaciones concretas. En general, la única información existente al respecto está ligada a la contratación del servicio o la compra de equipos gracias a las ayudas de los fondos europeos.

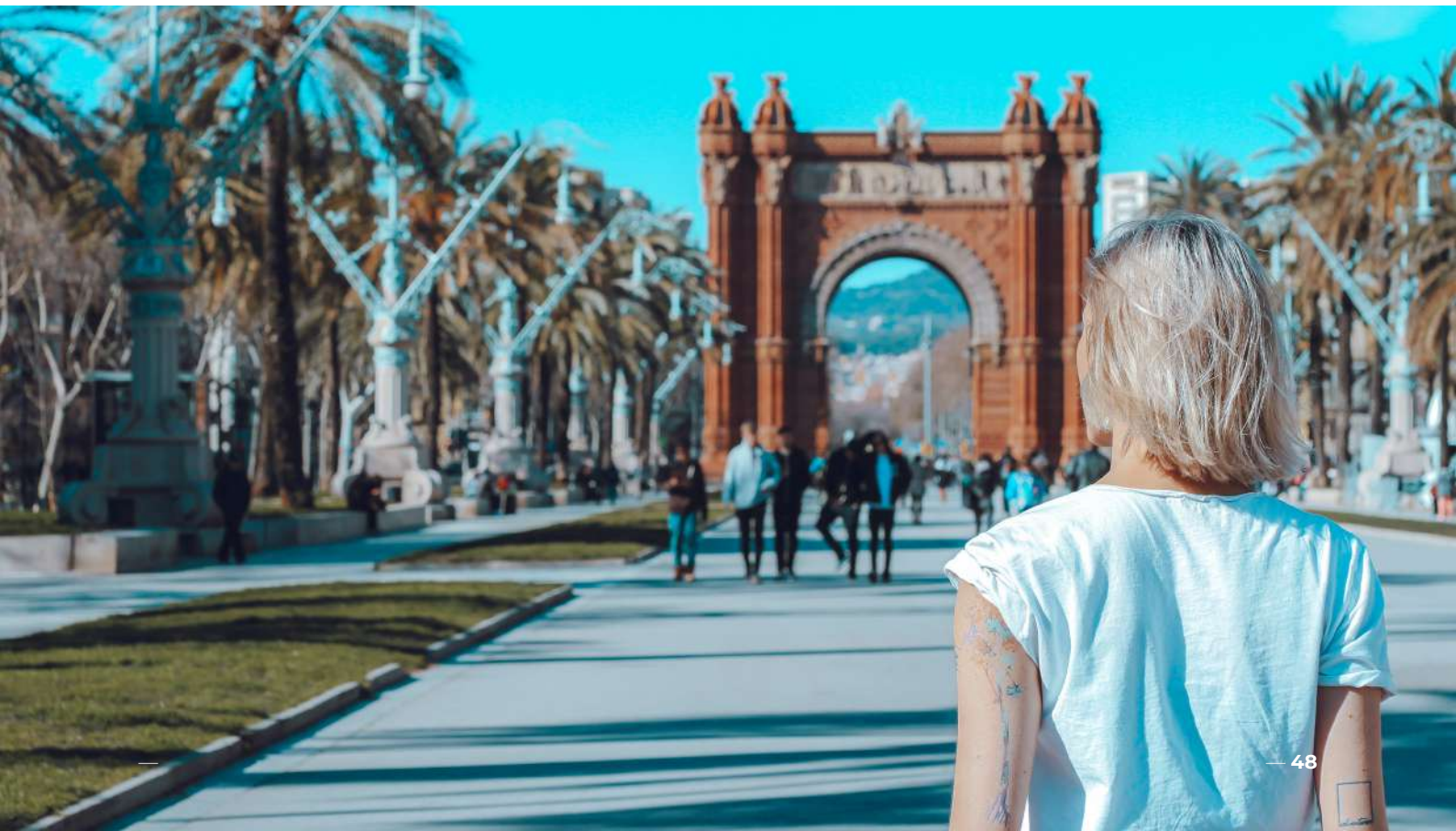
En algunas ciudades donde la extensión de las ZBE es elevada, el número de sensores previstos también es importante y se espera que proporcione suficiente información para evaluar los resultados. Este es el caso de Valencia, donde se van a instalar 52 sensores de medición ambiental y 44 paneles de información para recoger los índices de contaminación.

Algunas ciudades como Zaragoza disponen ya de una red de control de la calidad del aire, pero los equipos no se ubican en el área

actualmente señalizada como Zona de Bajas Emisiones, por lo que no van a ser útiles para valorar su efectividad.

Por el contrario, en otras ciudades como Logroño, la definición final de las Zonas de Bajas Emisiones se supedita a la información proporcionada por los aforos de vehículos y los medidores de aire y ruido que todavía no están instalados. Se espera que esta solución aporte realismo y efectividad a la Zona de Bajas Emisiones, pero retrasa de forma importante se implantación.

Cabe destacar el caso de Mérida, una ciudad con una Zona de Bajas Emisiones de pequeñas dimensiones, pero que tiene previsto instalar 11 sensores de contaminación. Además, aporta una novedad muy interesante como es la creación de una red móvil instalada en los autobuses municipales. De esta forma se podrán obtener mapas de contaminación dinámica.





## 4.3.6. Distribución urbana de mercancías

---

La distribución urbana de mercancías es la gran olvidada en el diseño y planificación de las Zonas de Bajas Emisiones de las ciudades analizadas. Éstas apenas aportan información sobre medidas complementarias que optimicen ambientalmente la actividad de este sector, con un impacto cada vez mayor en la escena urbana y en su medio ambiente.

En el caso de Valencia, se apuesta por el impulso de la bicicleta y las cargo-bikes a través de la modificación de las ordenanzas, mientras que Logroño está participando como ciudad piloto en el programa europeo Decarbomile.

En el resto de ciudades no se han identificado actuaciones relevantes, aunque todas las personas entrevistadas a nivel municipal han destacado la importancia de la logística para tratar de reducir y/o optimizar el número de desplazamientos en la ciudad. Hay algunas ciudades como Málaga o Palma en las que

las futuras Zonas de Bajas Emisiones afectan especialmente al comercio y la hostelería, por lo que será necesario dar una respuesta adecuada.

En Pontevedra no existe un control en función de la contaminación y el transporte de mercancías está reconocido como actividad necesaria y no plantea limitaciones. Además, la gran mayoría de las plazas de aparcamiento en la vía pública se han reconvertido a zonas de carga y descarga, por lo que la actividad logística se ha visto reforzada. El Ayuntamiento ha manifestado su preocupación ante el incremento de los vehículos de distribución de paquetería, por lo que se está valorando la creación de un nodo de distribución alimentado en horario nocturno por camiones de gran tonelaje.



## 4.3.7. Áreas de restricción al tráfico adicionales

---

Las áreas de restricción al tráfico independientemente al grado de contaminación de vehículos se contemplan en Sevilla y Logroño, considerándose una vía más efectiva para reducir la contaminación y, sobre todo, mejorar la calidad de vida de las ciudades. La existencia de estos espacios favorece el desplazamiento activo, implica un refuerzo del transporte público y la red ciclista a la vez que permite recuperar espacio para el disfrute de la ciudad.

Aunque no se ha planteado por ningún ayuntamiento, en las entrevistas de a la ciudadanía se avanza la posibilidad de crear áreas de tráfico restringido en el entorno de los centros escolares con el fin de mejorar la calidad del aire, pero, sobre todo de fomentar la seguridad vial y la autonomía. Estas restricciones al acceso de vehículos privados podría ser permanente o limitarse al horario de entrada y salida de los centros escolares.

## 4.3.8. Transporte público

---

En la gran mayoría de las ciudades se plantea la necesaria electrificación de la flota urbana de transporte público, pero la situación de partida de éstas es muy diferente. Mientras que Zaragoza ha realizado una importante renovación de vehículos gracias a los fondos europeos y su apuesta por el tranvía, otras ciudades como Cuenca o Logroño disponen de flotas obsoletas lastradas por contratos a largo plazo.

Otras ciudades, como Palma, apuestan por vehículos alimentados por GNC generado en la planta depuradora de aguas residuales de la

ciudad por lo que se establece un balance neto de emisiones de CO<sub>2</sub>. Actualmente el 60% de los vehículos emplean este combustible y se espera llegar a la totalidad en una fecha aún sin determinar.

En la ciudad de Valencia se plantea una renovación paulatina, pero, sobre todo, se está trabajando en la revisión del recorrido de las líneas que acceden al centro para poder dar servicio a las personas que opten por emplear el transporte público en sustitución del vehículo privado.



# Conclusiones

Unas elecciones, nuevos gobiernos locales y 18 meses para cambiar las ciudades



La ciudadanía se mueve. Siempre se ha movido. Los mueve casi siempre el combustible fósil que se quema, que se consume, con el que contribuyen a dañar el clima y el medio ambiente y que luego respiran cada paso por la calle. Es necesario construir una economía neutra en carbono con urgencia: si o si tienen que cambiar muchas cosas en cuanto a la movilidad. O el mundo empieza a moverse de otra manera o la gran metamorfosis económica no tendrá éxito, lo que incluye toda la apuesta por la transformación del sector del transporte y la movilidad.

Al igual que ciudades y ciudadanía dieron el trono al automóvil, ahora se lo tienen que retirar. El rey de la ciudad tiene que dejar de ser el vehículo privado. Sin embargo, poner un coche eléctrico donde ahora hay uno con motor de combustión no es la solución: el mundo no soporta tantos coches con tantos asientos vacíos. Eso es un proyecto de ciudad. No habrá movilidad sostenible en un contexto de transición energética si quienes se tienen que mover no son agentes activos en su diseño, desarrollo e implementación. Es aquí donde, además, la ciudadanía tiene que ser protagonista, protagonista de la movilidad del futuro. Una movilidad al servicio de las personas y no de los vehículos.

Desde que la Ley de Cambio Climático y Transición Energética estableció en mayo de 2021 que los 149 municipios de más de 50.000 habitantes debían tener Zonas de Bajas Emisiones ha llovido mucho, o quizás no tanto como esperábamos, ya que tan solo 22, el 15% del total, las han definido de una forma u otra y con distintos grados de desarrollo y operatividad. Estas zonas debían estar definidas y en funcionamiento el 1 de enero de 2023, algo que no ha ocurrido a pesar de ser una oportunidad para apostar por la salud de los ciudadanos, devolver las calles al peatón, reducir el vehículo privado, promover un urbanismo sostenible, sensibilizar y educar en pro de la sostenibilidad, y priorizar la movilidad activa y el transporte público.

Han sido múltiples los factores que han ido retardando su necesaria puesta en funcionamiento. Por un lado, la lentitud del Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico en finalizar el marco normativo básico que homogenice su desarrollo y que llegó al BOE el 27 de diciembre del año pasado. Nos inclinamos a pensar que tras este retraso se encuentra una errónea concepción de que las Zonas de Bajas Emisiones sean consideradas como simples áreas de

restricción al tráfico, que resultan impopulares de cara a unas elecciones autonómicas y municipales que se celebrarán en mayo de 2023. De ahí los intentos de muchos municipios y de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) por retrasar lo máximo posible su puesta en marcha.

Nada más lejos de la realidad, estos espacios están destinados a mejorar la calidad del aire de las ciudades y por tanto la salud de las personas, a rediseñar el espacio urbano haciéndolo más habitable, más accesible y más amable para con la ciudadanía. Pueden servir, además, para renaturalizar las vías más tensionadas, reduciendo la contaminación y el ruido, especialmente en áreas sensibles como zonas escolares, hospitales, residencias, etc. Facilitan también la adaptación de las ciudades al cambio climático y a las olas de calor, cada vez más frecuentes y largas. Y, sobre todo, son capaces de contribuir al cambio de paradigma de la movilidad, centrado actualmente en el uso del coche privado, para situarlo en las personas, en el transporte público, accesible, cómodo, rápido y barato y otros modos de movernos: como peatones, bicicleta, patinete, vehículos compartidos, etc.

Y es que las ciudades son un aliado poderoso y su política urbana representa una gran oportunidad. Por ello, de cara a las elecciones municipales y autonómicas del 28 de mayo necesitamos responsables municipales que tengan la visión, la audacia y la valentía de situar las Zonas de Bajas Emisiones y el resto de medidas que las pueden complementar en el centro de un nuevo modelo de ciudad resiliente al cambio climático y más saludable. Aplicando una dosis de realismo, los nuevos equipos municipales estarán operativos a partir de septiembre de 2023 y en ese momento, restarán aproximadamente 9 meses para sentar las bases de unas buenas Zonas de Bajas Emisiones sin tener en cuenta el desgaste político y enmarcadas en un proyecto amplio de ciudad.

Este camino conectará con un importante sector de la ciudadanía muy sensibilizado con este asunto. Si, además, éstos representantes tienen interés y comunican e informan a la ciudadanía de los beneficios de promover esta transformación urbana, es seguro que se incrementará el número de personas convencidas. Hace falta mucha pedagogía y participación en el diseño de estas zonas, que serán la punta de lanza de una nueva movilidad, descarbonizada, cero emisiones, electrificada y multimodal que sea compatible con ciudades que pongan en el centro a las

personas, su bienestar y su salud. Se han de diseñar procesos participativos creíbles que la involucren en todo el proceso, no solo no sólo en la implementación de las Zonas de Bajas Emisiones u otras áreas similares sino también en el camino hacia la recuperación del espacio público que necesariamente ha de rediseñarse, renaturalizar, reverdecer, etc.

La movilidad del futuro no ha de estar sujeta a la dicotomía derecha-izquierda, no puede estar ideologizada. Ha de ser un espacio de consenso el que defina cómo nos vamos a mover a partir de ahora en un contexto de emergencia climática y sin dejar a nadie atrás. Y en este trayecto al futuro, esta medida puede jugar un papel determinante. Para ello, va a ser determinante identificar desde el principio qué colectivos ciudadanos vulnerables precisarán de acompañamiento y ayuda de las administraciones públicas con el fin evitar impactos sociales no deseados ya que la dificultad de las personas para hacer frente a los costes asociados al transporte público o privado y/o su falta de accesibilidad a una movilidad digna podrían limitar el alcances a necesidades básicas como el acceso al trabajo, la sanidad la educación o la participación plena en la sociedad.

Por otro lado, como se señalaba anteriormente, el Real Decreto sobre regulación de las Zonas de Bajas Emisiones entró en vigor el 28 de diciembre de 2022. Llegó con mucho retraso y el día de los santos inocentes, imaginamos

que fue mera casualidad, y ha dado otros 18 meses a los municipios para que se pongan las pilas. Queremos pensar que, con las elecciones municipales y autonómicas ya celebradas, los nuevos gobiernos municipales van a ser rápidos, diligentes y ejemplares con el cumplimiento de la ley y que para el verano de 2024 los 149 municipios de más de 50.000 habitantes de nuestro país dispongan de Zonas de Bajas Emisiones coherentes y ambiciosas, recogidas en un plan amplio de transformación de la movilidad urbana, pensando en la salud y el bienestar de las personas y el planeta.

Estamos, inevitablemente, en un momento de reconstruir, de cambiar, de reaccionar. Una oportunidad para repensar nuestra sociedad y desarrollar un nuevo modelo de prosperidad en el que, en relación al sector del transporte, las nuevas concepciones y entendimientos de las ciudades y la movilidad sean mucho más urgentes que nunca. Hay nuevas sensibilidades y prioridades entre la población, tanto a nivel urbano como rural. Es el momento de plantear iniciativas valientes e integradas en una política de sostenibilidad y protección de la salud que tenga en cuenta el escenario de cambio climático. Desde ECODES, y teniendo en cuenta el marco que defiende la campaña europea Clean Cities, consideramos que las Zonas de Bajas Emisiones deberían desarrollarse cumpliendo las siguientes **pautas básicas**:

### **1. Voluntad decidida y acuerdo político.**

Es necesario aprovechar el escaso tiempo disponible, tanto por el requerimiento legal, como por la urgencia ambiental. Los inicios de legislatura son momento ideal para desarrollar actuaciones de gran calado que impliquen un acuerdo entre los grupos políticos y que no estén centradas en el cortoplacismo del periodo electoral.

### **2. Planificación y progresividad.**

El desarrollo de una Zona de Bajas Emisiones implica en la mayoría de los casos la revisión de las ordenanzas y los planes de movilidad. Es necesario aprovechar el efecto cascada para establecer una base robusta que facilite la progresividad y las mejoras paulatinas.

### **3. Participación ciudadana.**

La ciudadanía es sabia y debemos escucharla para recoger los diferentes puntos de vista y conseguir una ZBE que no perjudique a ningún sector, buscando una continuidad (y mejora) en el tiempo más allá de proyectos electorales.

#### **4. Solo los vehículos necesarios para promover la movilidad activa.**

Crear una Zona de Bajas Emisiones en las que el único criterio de acceso es el distintivo ambiental de la DGT ya supone permitir el acceso a gran cantidad de vehículos, pero será mucho más preocupante en unos años cuando los híbridos y eléctricos estén generalizados. Una Zona de Bajas Emisiones debe de estar destinada a reducir el tráfico de forma generalizada y recuperar el espacio público para la ciudadanía y la movilidad activa.

---

#### **5. Transporte público, la clave.**

La restricción de acceso a vehículos generada por las Zonas de Bajas Emisiones debe de estar respaldada por una buena red de transporte público y, sobre todo por las infraestructuras y organización que propicien la movilidad activa (a pie o en bicicleta).

---

#### **6. Educación y régimen sancionador.**

Las Zonas de Bajas Emisiones implican un cambio importante en los desplazamientos y es necesario informar con detalle de las razones, los beneficios asociados y, sobre todo, de las alternativas existentes. Será un trabajo constante a largo plazo, pero si se consigue concienciar a la ciudadanía, también será la base para mejoras futuras. No obstante, si son tomadas en serio, deben contemplar sanciones a las personas que no cumplan los requisitos de acceso.

---

#### **7. Optimización ambiental de la logística urbana.**

Una de las claves del éxito de las Zonas de Bajas Emisiones, pero también un sector que puede mejorar notablemente gracias a las nuevas formas de desplazarse, es la distribución urbana de mercancías. Ofreciendo alternativas a través de nodos que permitan la entrega sostenible (a pie, bici cargo, etc.) y reduzcan el número de desplazamientos, estaremos mejorando también un sector que genera gran cantidad de GEI.

---

#### **8. Todos cuentan.**

Promover el cambio modal en los desplazamientos metropolitanos. Aunque mejoremos los centros de las ciudades o los barrios gracias a las ZBE, no podemos olvidar a todas las personas que se desplazan diariamente desde los núcleos próximos. El transporte público es clave para ofrecer alternativas viables y sostenibles.

---

#### **9. Podemos hacer trampa pero, ¿en serio merece la pena?**

Crear Zonas de Bajas Emisiones en espacios ya peatonalizados o pacificados no genera ningún beneficio y no supone una actitud responsable ante el reto de mejorar nuestras ciudades. Realmente podemos pasar de puntillas e implementar una medida que no genere cambios y que apenas retire vehículos privados de la vía pública, pero suponemos que no es ese el legado que queremos dejar a las generaciones futuras.

---

#### **10. Sin dejar a nadie atrás.**

La transición energética y, dentro de ella, la transformación urbana de las ciudades asociada a la movilidad no puede realizarse sin tener en cuenta a todas las personas. La pobreza en transporte es un concepto ya definido en Europa que es necesario incluir y tener en cuenta a nivel nacional, autonómico y local para prevenir, evaluar y atender este tipo de situaciones actualmente ocultas. Es necesario evitar cualquier tipo de incremento de las desigualdades sociales.

En definitiva, está quedando demostrado que cambiar la forma en que nos movemos no nos hará peores. Hay ciudades que ya han ido avanzando, y que pueden y deben plantearse ser municipios climáticamente neutros en el año 2030. Por su parte, aquellos que están más retrasados en la descarbonización deben plantearse, como mínimo, el objetivo de reducir sus emisiones un 57 % para el año 2030, en línea con los compromisos adquiridos por la Unión Europea en la COP27 de Glasgow.

Esos objetivos para 2030 deben fijar indicadores intermedios para la próxima legislatura y para cada año posterior. En todos ellos, la transformación de movilidad adquiere un papel preponderante. No cabe procrastinar más. El gran objetivo de los municipios en esta legislatura es caminar rápido hacia su descarbonización. En España las ciudades tienen mucho que decir y hacer. Es tiempo de compromisos y de actuar.



# Anexos

---





# 6.1. Materiales de difusión

## Tríptico explicativo de Zonas de Bajas Emisiones y media kit para municipios

Fue enviado a los 149 ayuntamientos obligados por la Ley de Cambio Climático y Transición Energética a implementar, al menos, una Zona de Bajas Emisiones antes del 1 de enero

de 2023. Se buscaba apoyar y facilitarles las tareas de comunicación e información sobre la medida, sus beneficios positivos y ejemplos de medidas complementarias.

[Enlace tríptico](#)

[Enlace Kit](#)

### ¿QUÉ SON LAS ZBE?

Son áreas en las que el acceso y circulación de vehículos contaminantes queda restringido debido a sus emisiones. Se circunscriben a una zona amplia (o varias) dentro de la ciudad o a la ciudad entera. Deben contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, resultando en una mejora de la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana, impulsando una movilidad más sostenible e inclusiva con menor impacto en la calidad del medio ambiente sonoro, fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público y promoviendo la mejora de la seguridad vial y la pacificación del tráfico.

### ¿POR QUÉ?

El transporte es uno de los sectores más contaminantes. Los vehículos, además de emitir CO<sub>2</sub>, principal responsable del calentamiento global, emiten óxidos de nitrógeno y micropartículas que deterioran la calidad del aire y dañan la salud. Más de 30.000 muertes prematuras en España y 400.000 en Europa se han asociado a la contaminación provocada por el tráfico. Actualmente el 80% del espacio público urbano está destinado a los vehículos motorizados.

En 2021, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética estableció la obligatoriedad de implantar en todos los municipios de más de 50.000 habitantes, y en aquellos de más de 20.000 con problemas de calidad del aire, estas zonas antes del 1 de enero de 2023. Hasta ahora, y a pesar de ser una herramienta extendida en Europa, en España sólo estaban activas en Madrid y Barcelona, bajo criterios diferentes.

**Elige y exige una movilidad limpia, inclusiva y universal para 2030**

**Es la hora de recuperar el espacio público y cuidar tú salud y la del Planeta, para las generaciones presentes y futuras.**

**Para más información, consulta la web de tu municipio y/o los canales del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.**

**EL CAMBIO ESTÁ EN EL AIRE**

**Zonas de Bajas Emisiones**

**Una herramienta para mejorar la calidad del aire, mitigar el cambio climático, proteger tu salud y ganar en calidad de vida urbana.**

## 6.2. Llamamiento a las ciudades

### Carta a Alcaldes/as

---

Carta remitida el 21 de noviembre de 2022 a los alcaldes y alcaldesas de los principales ayuntamientos de España. Impulsada por

ECODES, fue suscrita y apoyada por 43 organizaciones y entidades locales, regionales, nacionales y europeas de diferentes ámbitos.

[Enlace carta](#)



# 6.3. Propuesta de reforma

## Actualización del sistema de distintivos ambientales presentada en 2021

### Propuesta de actualización de los distintivos ambientales

#### Actual

Problemas	Actual	Requisitos
La mayoría de vehículos "cero" son híbridos enchufables que sí contaminan	<b>O</b>	Eléctricos BEV/EREV Híbridos enchuf. > 40 km Hidrógeno pila de combustible
Ciertas tecnologías como el gas o los microhíbridos se clasifican como ECO aunque emitan lo mismo o más que un coche C	<b>ECO</b>	Híbridos enchuf. <40 km Híbridos HEV Veh. a gas (GLP/GNC)
Cualquier coche nuevo recibe al menos la etiqueta C, incluso los más contaminantes	<b>C</b>	Gasolina EURO 4/5/6 Diésel EURO 6
	<b>B</b>	Gasolina EURO 3 Diésel EURO 4/5
	<b>A</b>	Gasolina EURO 0/1/2 Diésel EURO 0/1/2/3

#### Propuesta

Propuesta	Requisitos	Max CO <sub>2</sub>	Soluciones
<b>O</b>	Eléctricos BEV Hidrógeno pila de combustible	0 gr/km	Solo los vehículos 100% cero emisiones deben recibir la etiqueta "cero"
<b>D</b>	Veh. de combustión (incl. híbridos y gas) Gasolina Euro 5/6 Diésel Euro 6d	Máximo 95 gr/km (WLTP)	A las emisiones de NOx deben incluirse también las emisiones reales de CO2 como criterio, con los umbrales que fija la EU
<b>C</b>	Gasolina EURO 4 Diésel EURO 6a, 6b, 6c	Máximo 137 gr/km (WLTP)	Los coches nuevos podrán ser 0, D o C, permitiendo distinguir los más eficientes a la hora de comprar
<b>B</b>	Gasolina EURO 3 Diésel EURO 4/5		
<b>A</b>	Gasolina EURO 0/1/2 Diésel EURO 0/1/2/3		

ECODES - Fundación Ecología y Desarrollo -

Plaza San Bruno 9 – 50003 Zaragoza, Aragón, España  
[www.ecodes.org](http://www.ecodes.org)

