

## COMUNICADO DE PRENSA

28 de junio de 2021

### EL GOBIERNO DEBE APROBAR UNA REGULACIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES PARA GARANTIZAR UN NIVEL ALTO DE AMBICIÓN

**Es imprescindible asegurar su implementación con criterios homogéneos, que contribuyan a la reducción de emisiones incluidas las de CO<sub>2</sub> y que sean lo suficientemente grandes para impedir el “efecto frontera”**

Las organizaciones Transport & Environment, ECODES y la Fundación Renovables han elaborado una [“Propuesta de mínimos para la regulación de las Zonas de Bajas Emisiones”](#) para asegurar su funcionamiento eficaz en la reducción del CO<sub>2</sub> y la contaminación atmosférica, así como su implantación bajo unos criterios homogéneos en las ciudades a las que la ley obliga a implementarlas. Este documento ha sido enviado al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD), al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) y a la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).

La puesta en marcha de Zonas de Bajas Emisiones es una de las medidas cruciales para el cumplimiento del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC). Éste fija un objetivo de reducción de 27 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> en el sector del transporte-movilidad de aquí al 2030. Al mismo tiempo, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética las ha introducido en su Artículo 14 “Promoción de la movilidad sin emisiones”. Aquí se establece la obligatoriedad de su implementación en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2023 (un total de 149, según datos de 2020 del INE, que suman el 53,1% de la población total de España).

*“Para asegurar que se cumple este objetivo de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y, por tanto, que las Zonas de Bajas Emisiones sirven eficazmente como herramienta clave en la reducción de las emisiones -incluidas las de CO<sub>2</sub>- y de la contaminación atmosférica provocada por el transporte y la movilidad en las ciudades, resulta necesario definir criterios homogéneos, al menos unos mínimos, para su correcta implementación. No podemos tener un mosaico de estas zonas ni unas que no sirvan para nada, sólo como simples parches para cumplir con la Ley”,* señalan desde ECODES, T&E y Fundación Renovables.

En primer lugar, para que las Zonas de Bajas Emisiones sean efectivas en la lucha contra el cambio climático, **éstas han de tener el tamaño suficiente. De este modo, se producirá un trasvase desde la movilidad más contaminante hacia otros modos más sostenibles (ya sean vehículos cero emisiones, transporte público u otras formas de movilidad), no un efecto rebote que simplemente relocalice y traslade las emisiones a otra zona de la ciudad.** En este sentido, deberán estar definidas con el objetivo de disminuir emisiones en toda la ciudad, y no solamente en la zona afectada, abriendo el camino hacia unas áreas de cero emisiones.

Así mismo, es necesario unificar criterios en relación a la tipología de vehículos que pueden acceder a estas zonas. Como propuesta, y de acuerdo con los objetivos comprometidos por España en su Marco Estratégico de Energía y Clima, así como por los provenientes de la

Unión Europea, **estas zonas sólo deberían permitir el acceso a vehículos particulares, públicos y comerciales que sean cero emisiones o de bajas emisiones -que no superen los 95 g CO<sub>2</sub>/Km (WLTP)**. Para ello, resulta necesario incorporar un umbral de emisiones de CO<sub>2</sub> en el sistema de distintivos ambientales de los vehículos (las conocidas como “etiquetas de la DGT”).

El documento elaborado por estas entidades realiza una serie de propuestas para que las Zonas de Bajas Emisiones funcionen eficazmente y promuevan una intervención transversal y ambiciosa en relación a:

- Transporte de mercancías de última milla;
- Los servicios públicos de transporte, incluidas las empresas de movilidad compartida;
- La infraestructura de recarga eléctrica;
- La regulación con criterios ambientales del aparcamiento en superficie de los vehículos privados que puedan acceder a las ZBE;
- Otras medidas de regeneración urbana relativas al fomento de la movilidad activa (peatonalización, red de infraestructura ciclista, zonas verdes, etc.), y
- Mecanismos de control del cumplimiento de los criterios de acceso establecidos.

Sobre la propuesta contenida en este documento, hubo un primer debate el pasado viernes 18 de junio en la jornada [“Objetivo 2023: Zonas de Bajas Emisiones para una movilidad sostenible y reducir el CO2 en las ciudades”](#), organizada por las tres organizaciones mencionadas. El evento fue abierto por **Valvanera Ulargui**, Directora General de la Oficina Española de Cambio Climático del MITERD. En la mesa redonda posterior intervinieron como ponentes **Ángeles Marín**, Directora de la Oficina de la Estrategia de Movilidad del MITMA; **Marta Muñoz**, Subdirectora General de Aire Limpio y Sostenibilidad Industrial del MITERD; **Luis Ángel Vélez**, Concejal Delegado General de Movilidad y Espacio Urbano del Ayuntamiento de Valladolid; **David Bartolomé**, Presidente de la Asociación de Vehículo Compartido de España; **Manel Ferri**, Presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP); **Laura Vergara**, Coordinadora General de la Coordinadora en Defensa de la Bici y **Elena Fernández**, Subdirectora de Relaciones Internacionales y Sostenibilidad de Correos. La FEMP fue también invitada, pero declinó su participación.

#### **Para más información, contactar con:**

- **Carlos Bravo**, Transport & Environment, tel. 626 998 241 | [carlos.bravo@transportenvironment.org](mailto:carlos.bravo@transportenvironment.org)
- **Cristian Quílez**, ECODES, tel. 699 664 950 | [cristian.quilez@ecodes.org](mailto:cristian.quilez@ecodes.org)
- **Raquel Paule**, Fundación Renovables, tel. 699 10 47 55 | [raquel.paule@fundacionrenovables.org](mailto:raquel.paule@fundacionrenovables.org)