



Mayo 2022

Alegaciones a la consulta pública del RD de Zonas de Bajas Emisiones



FUNDACIÓN
RENOVABLES

Índice

Introducción y contexto	5
Modificaciones al articulado	8
Artículo 1. Objeto y finalidad.	8
Texto original	8
Modificación propuesta	8
Artículo 3. Objetivos de las Zonas de Bajas Emisiones	8
Texto original	8
Modificación propuesta	9
Artículo 4. Delimitación de las Zonas de Bajas Emisiones.	9
Texto original	9
Modificación propuesta	10
Artículo 5. Restricción de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos y etiquetado ambiental.	11
Texto original	11
Modificación propuesta	11
Artículo 6. Integración del proyecto de Zonas de Bajas Emisiones con otros instrumentos de planificación.	13
Texto original	13
Modificación propuesta	13
Artículo 7. Requerimientos de las Zonas de Bajas Emisiones en materia de calidad del aire.	13
Texto original	13
Modificación propuesta	14
Artículo 8. Requerimientos de las Zonas de Bajas Emisiones en materia de cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética.	14
Texto original	14
Modificación propuesta	15
Artículo 10. Contenido mínimo del proyecto de Zonas de Bajas Emisiones y plazos de revisión.	16

Texto original	16
Modificación propuesta	16
Artículo 12. Sistema de monitorización y seguimiento.	16
Texto original	16
Modificación propuesta	16
Disposición transitoria única. Adecuación de proyectos de Zonas de Bajas Emisiones.	16
Texto original	16
Modificación propuesta	17
Disposición final segunda. Entrada en vigor	17
Texto original	17
Modificación propuesta	17
Anexo I. Contenido mínimo del proyecto de zonas de bajas emisiones	17
Texto original	17
Modificación propuesta	17



Introducción y contexto

Alegaciones a la consulta pública del RDL de las Zonas de Bajas Emisiones

Introducción y contexto

La masiva utilización de combustibles fósiles es la causa principal del calentamiento global del planeta, así como de la mala calidad del aire que respiramos en nuestras ciudades, entre otros problemas ambientales y de salud pública.

Cerca de un 10% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en España son ocasionadas por el transporte en las aglomeraciones urbanas. Por lo tanto, es innegable que las ciudades tienen un papel fundamental que cumplir en la lucha contra el cambio climático y la descarbonización, en particular deben fomentar una movilidad sostenible de cero o bajas emisiones.

Una de las medidas más eficaces para hacer frente simultáneamente a las emisiones de gases de efecto invernadero causantes del cambio climático y a los problemas de contaminación atmosférica en las ciudades es la implantación en éstas de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

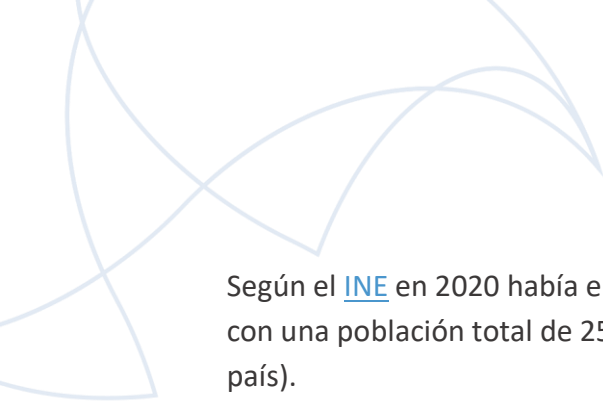
En la versión definitiva del [Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 \(PNIEC\)](#) se propone lograr una reducción de 27 Mt CO₂ equivalente en el sector del transporte para 2030, lo que equivaldría a una reducción del 33% de las emisiones actuales en este sector.

A ese respecto, en el PNIEC se dice literalmente:

“El sector de la movilidad-transporte aportó en el año 2017 el 26% de las emisiones. Con la reducción de 27 Mt CO₂ equivalente entre 2020 y 2030, se consigue una reducción del 33%. La principal fuerza motriz impulsora de la descarbonización del sector de la movilidad-transporte es un cambio modal que afectará según el Plan al 35% de los pasajeros-kilómetro que hoy día se realizan en vehículos convencionales de combustión. Para ello se prevé que a partir de 2023 se generalice a todas las ciudades de más de 50.000 habitantes la delimitación de zonas de bajas emisiones con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes, medidas en las que serán claves las administraciones autonómicas y locales”.

Así pues, la implementación de Zonas de Bajas Emisiones en ciudades españolas con más de 50.000 habitantes es una medida crucial para el cumplimiento de los objetivos del PNIEC en el sector del transporte.





Según el [INE](#) en 2020 había en España 149 municipios de más de 50.000 habitantes, con una población total de 25.229.667 habitantes (el 53,1% de la población total del país).

Dada la importancia de esta medida para la lucha contra el cambio climático y la mejora de la calidad del aire, la [Ley de Cambio Climático y Transición Energética](#) introdujo en su Artículo 14, apartado 3, “Promoción de la movilidad sin emisiones” la obligatoriedad de establecer Zonas de Bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2023.

En virtud del Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones abierto a trámite de audiencia por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el pasado 21 de abril de 2022, Fundación Renovables expone a continuación sus aportaciones al articulado.





Modificaciones al articulado

**Alegaciones a la consulta pública del
RDL de las Zonas de Bajas Emisiones**



Modificaciones al articulado

Artículo 1. Objeto y finalidad.

Texto original

“1. Este real decreto tiene por objeto establecer los requisitos mínimos que deben cumplir los proyectos de zonas de bajas emisiones (en adelante, ZBE), de acuerdo con lo estipulado 6a en el apartado 3 del artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

2. Las ZBE tendrán como fin contribuir a mejorar la calidad del aire y del medio ambiente sonoro de nuestras ciudades, así como a la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana, mitigar el cambio climático e impulsar una movilidad más sostenible.

3. Las ZBE serán definidas y reguladas por las entidades locales en sus correspondientes ordenanzas de movilidad sostenible.”

Modificación propuesta

“ (...)

*2. Las ZBE tendrán como fin contribuir a mejorar la calidad del aire y del medio ambiente sonoro de nuestras ciudades, así como a la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana, mitigar el cambio climático e impulsar una movilidad más sostenible **y una transformación urbana que reduzca el espacio para los vehículos a motor e incremente el peatonal, infraestructura verde, zonas de convivencia, etc. con el objetivo de alcanzar áreas de cero emisiones en relación a la movilidad, y la extensión de las bajas emisiones a todo el municipio en último término.***

*3. Las ZBE serán ~~definidas~~ **delimitadas** y reguladas por las entidades locales en sus correspondientes ordenanzas de movilidad sostenible.*

Artículo 3. Objetivos de las Zonas de Bajas Emisiones

Texto original

“1. La implantación de las ZBE deberá contribuir al cumplimiento de los siguientes objetivos:

a) Mejora de la calidad del aire y del medio ambiente sonoro.



b) Mitigación del cambio climático

c) Impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles y eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

2. Las entidades locales deberán establecer y recoger en el proyecto de ZBE objetivos cuantificables para cada uno de los ámbitos mencionados en el apartado 1 de este artículo, de acuerdo con los requerimientos establecidos en los artículos 7, 8 y 9.”

Modificación propuesta

“1. La implantación de las ZBE deberá contribuir al cumplimiento de los siguientes objetivos:

a) Mejora de la calidad del aire y del medio ambiente sonoro.

*b) Mitigación del cambio climático **y adaptación frente a sus impactos y la reducción de las emisiones de CO₂.***

c) Impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles y eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

d) Transformación del espacio urbano, a través de la recuperación del espacio público, liberando espacio físico de circulación para modos sostenibles, usos estanciales y nuevas zonas verdes.

e) Alcanzar zonas de cero emisiones en términos de movilidad dentro de los núcleos urbanos.

2. Las entidades locales deberán establecer y recoger en el proyecto de ZBE objetivos cuantificables para cada uno de los ámbitos mencionados en el apartado 1 de este artículo, de acuerdo con los requerimientos establecidos en los artículos 7, 8 y 9.”

Artículo 4. Delimitación de las Zonas de Bajas Emisiones.

Texto original

“1. La delimitación de la ZBE se realizará tomando en consideración el origen y destino de los desplazamientos cuya reducción o cambio modal se han considerado necesarios



para lograr los objetivos de aquella. La delimitación debe desincentivar el “efecto frontera”, entendido como el desplazamiento de los vehículos y su impacto sobre la calidad del aire o sobre la calidad acústica desde el área restringida hacia las zonas adyacentes.

2. El tamaño de la ZBE, así como la población expuesta deben ser significativos y suficientes para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo 3. En las ciudades de mayor tamaño, y al menos en aquellas de más de 100.000 habitantes, se considerará diseñar una o varias ZBE de manera que se garantice que el mayor porcentaje de población posible pueda beneficiarse de las mismas.

3. El diseño de ZBE considerará zonas de especial protección aquellas en las que la población sea más vulnerable, como los entornos escolares y hospitalarios o las residencias de ancianos. En estas zonas, se podrán establecer objetivos y medidas adicionales.”

Modificación propuesta

“1. La delimitación de la ZBE se realizará tomando en consideración **las vías dónde más desplazamientos se producen y mayor circulación de ciudadanía se concentra a diario, teniendo en cuenta** el origen y destino de los desplazamientos cuya reducción o cambio modal se han considerado necesarios para lograr los objetivos de aquella. La delimitación debe **desincentivar el “efecto frontera”, entendido como el desplazamiento de los vehículos y su impacto** **incentivar el “efecto contagio”, de manera que los efectos positivos** sobre la calidad del aire o sobre la calidad acústica **se extiendan más allá del desde** área restringida hacia las zonas adyacentes.

2. El tamaño de la ZBE, así como la población expuesta **a sus efectos** deben ser significativos y suficientes para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo 3. **Asimismo, se tendrá en cuenta la extensión del municipio y la intencionalidad de recoger bajo la categorización de bajas emisiones el conjunto del mismo lo antes posible a 2035.**

En las ciudades de mayor tamaño, y al menos en aquellas de más de 100.000 habitantes, **se implementarán áreas de prioridad peatonal complementarias a la zona de bajas emisiones y, al mismo tiempo,** se considerará diseñar una o varias ZBE de manera que se garantice que el mayor porcentaje de población posible pueda beneficiarse de las mismas.

3. El diseño de ZBE considerará zonas de especial protección aquellas en las que la población sea más vulnerable, como los entornos escolares **y hospitalarios o las**



residencias de ancianos, espacios deportivos, centros universitarios, centros sanitarios o residencias de personas de avanzada edad. De igual forma, aquellos que reúnan un mayor número de personas, como los cascos históricos, vías colindantes con monumentos o bienes patrimoniales o de interés histórico. En estas zonas, se podrán establecer objetivos y medidas adicionales.”

Artículo 5. Restricción de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos y etiquetado ambiental.

Texto original

“1. Con objeto de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 3, el proyecto de ZBE deberá incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, de acuerdo a la siguiente jerarquía por modos de transporte:

- a) 1.º Peatón.*
- b) 2.º Bicicleta.*
- c) 3.º Transporte público.*
- d) 4.º Vehículos con alta ocupación y movilidad compartida*
- e) 5.º Automóviles motorizados particulares.*

En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por potenciar los vehículos cero emisiones, la ciclologística y las soluciones de optimización ambiental de los repartos.

2. Las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos según su potencial contaminante. A estos efectos, se empleará la clasificación establecida en el Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Así, de acuerdo con el párrafo cuarto del artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de 20 de mayo, las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante, como son los vehículos A, y, progresivamente, a los vehículos B y C.

Asimismo, siempre respetando la jerarquía referida en el apartado 1, cuando se permita el acceso de vehículos motorizados, se priorizará el acceso de los vehículos 0 emisiones previstos en el apartado e) del citado anexo.”

Modificación propuesta

“Restricción de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos y etiquetado ambiental.

1. Con objeto de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 3, el proyecto de ZBE deberá incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de



transporte más sostenibles, de acuerdo a la siguiente jerarquía por modos de transporte:

- a) 1.º Peatón.
- b) 2.º Bicicleta y vehículos de movilidad personal.
- c) 3.º Transporte público.
- d) 4.º Vehículos con alta ocupación y movilidad compartida.
- e) 5.º Automóviles cero emisiones
- e) 5.º f) 6.º Automóviles motorizados particulares.

En relación con el transporte urbano de mercancías, las ~~administraciones públicas~~ ~~entidades locales~~ velarán por potenciar los vehículos cero emisiones y la ~~ciclogística~~ ~~y las soluciones de optimización ambiental de los repartos~~ a partir de 2030. Al mismo tiempo, promoverán soluciones de optimización ambiental de los repartos y puntos comunes y digitalizados de llegada, distribución, y recogida particular.

Por su parte, los vehículos municipales y aquellos públicos o pertenecientes a servicios subcontratados a otras empresas que vayan a circular por la/s ZBE deberán ser de cero emisiones lo antes posible de 2035, de acuerdo a las opciones tecnológicas disponibles y requisitos para la prestación óptima del servicio. Todos los entes locales incluirán este requisito dentro de las licitaciones que incluyan el uso de vehículos a motor a partir de la aprobación de este real decreto.

2. Las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos según su potencial contaminante. A estos efectos, se ~~podrá emplear~~ ~~empleará~~ la clasificación establecida en el Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, ~~sin perjuicio de que las entidades locales puedan emplear una clasificación más restrictiva para el cumplimiento de sus objetivos~~. Así, de acuerdo con el párrafo cuarto del artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de 20 de mayo, las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante, como son los vehículos A, y, progresivamente, a los vehículos B y C.

~~Todo ello sin perjuicio de una posible actualización y reforma de los distintivos ambientales para vehículos de la Dirección General de Tráfico y, en cualquier caso, con el objetivo de avanzar progresivamente hacia unas ZBE donde aquellos vehículos que tengan permitido el acceso sean de cero emisiones.~~

~~Asimismo, siempre respetando la jerarquía referida en el apartado 1, cuando se permita el acceso de vehículos motorizados, se priorizará el acceso de los vehículos 0 emisiones previstos en el apartado e) del citado anexo.”~~



Artículo 6. Integración del proyecto de Zonas de Bajas Emisiones con otros instrumentos de planificación.

Texto original

“1. El proyecto de ZBE deberá ser coherente con los siguientes instrumentos de planificación local y sus posibles actualizaciones:

(...)

e) Los instrumentos de ordenación urbanística.

f) Otros instrumentos de planificación local en materia de calidad del aire, cambio climático, ruido o eficiencia energética. “

Modificación propuesta

“1. El proyecto de ZBE deberá ser coherente con los siguientes instrumentos de planificación local y sus posibles actualizaciones:

(...)

e) Los instrumentos de ordenación urbanística.

f) Otros instrumentos de planificación local en materia de calidad del aire, cambio climático, ruido o eficiencia energética.

g) Zonas de carga y descarga que sean usadas por empresas de reparto comercial que utilicen vehículos de cero emisiones para su acceso. “

Artículo 7. Requerimientos de las Zonas de Bajas Emisiones en materia de calidad del aire.

Texto original

“1. El proyecto de ZBE definirá los objetivos cuantificables de calidad del aire en el área comprendida en el interior de su perímetro que comporten una mejora respecto de la situación de partida y que, en todo caso, permitan cumplir con los valores de calidad



del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, y recogerá las medidas que permitan alcanzarlos.

El proyecto de ZBE contribuirá a alcanzar el objetivo último, en un plazo razonable, de dar cumplimiento a los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud. (...)"

Modificación propuesta

"1. El proyecto de ZBE definirá los objetivos cuantificables de calidad del aire **tanto dentro como fuera de su perímetro ~~en el área comprendida en el interior de su perímetro~~** que comporten una mejora respecto de la situación de partida y que, en todo caso, permitan cumplir con los valores de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, y recogerá las medidas que permitan alcanzarlos **en el conjunto del municipio**.

El proyecto de ZBE contribuirá a alcanzar el objetivo último, ~~en un plazo razonable~~, de dar cumplimiento a los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud **antes de 2030 en aquellas ciudades que tengan la obligación de implementar estas zonas**. (...)"

Artículo 8. Requerimientos de las Zonas de Bajas Emisiones en materia de cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética.

Texto original

"1. Las ZBE deberán contribuir a los objetivos nacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de modo coherente con los objetivos establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (en adelante, PNIEC) y de forma proporcional al peso de las emisiones de los nodos urbanos en el cómputo total nacional. (...)

3. Las entidades locales velarán por disponer de instrumentos que faciliten la cesión de suelo público en zonas urbanas de especial interés, a fin de facilitar la instalación de puntos de recarga o suministro de combustibles limpios como el hidrógeno, a las empresas operadoras de servicios de recarga en condiciones de concurrencia competitiva y transparencia. En las ZBE deberá existir una red mínima de recarga que, de manera acompasada al crecimiento del parque de vehículos eléctricos, permita operar a taxis y vehículos de transporte con conductor (en adelante, VTC), así como vehículos de reparto con motorización eléctrica.

4. De manera adicional a las medidas de mitigación en el ámbito de la movilidad, las ZBE podrán introducir medidas complementarias para favorecer la migración hacia



combustibles y tecnologías más limpias de combustión dentro del sector de la edificación.

(...)

5. Las ZBE podrán facilitar la adaptación al cambio climático, en línea con lo previsto en el PNACC y en su primer Programa de Trabajo (2021-2025). En este sentido, se podrán incorporar intervenciones urbanas de carácter adaptativo como las orientadas a atenuar el efecto de isla de calor, el aumento de zonas verdes urbanas con especies adaptadas, o la mejora de la conectividad natural o los sistemas de drenaje y captación de aguas, entre otras.”

Modificación propuesta

“1. Las ZBE deberán contribuir a los objetivos nacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de modo coherente con los objetivos establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (en adelante, PNIEC) y de forma proporcional al peso de las emisiones de los nodos urbanos en el cómputo total nacional, **alcanzando al menos una reducción del 39% de las emisiones de GEI respecto a los valores de 2005.**

(...)

3. Las entidades locales velarán por disponer de instrumentos que faciliten la cesión de suelo público en zonas urbanas de especial interés, a fin de facilitar la instalación de puntos de recarga, **de al menos 150 kW, o suministro de combustibles renovables limpios como el hidrógeno verde,** a las empresas operadoras de servicios de recarga en condiciones de concurrencia competitiva y transparencia. En las ZBE deberá existir una red mínima de recarga que, de manera acompañada al crecimiento del parque de vehículos eléctricos, permita operar a taxis y vehículos de transporte con conductor (en adelante, VTC), así como vehículos de reparto con motorización eléctrica.

4. De manera adicional a las medidas de mitigación en el ámbito de la movilidad, las ZBE podrán introducir medidas complementarias para favorecer la migración hacia **combustibles** y tecnologías **electrificadas, como la bomba de calor, más limpias de combustión** dentro del sector de la edificación.

(...)

5. Las ZBE podrán facilitar la adaptación al cambio climático, en línea con lo previsto en el PNACC y en su primer Programa de Trabajo (2021-2025). En este sentido, **deberán se podrán** incorporar intervenciones urbanas de carácter adaptativo como las orientadas a atenuar el efecto de isla de calor, el aumento de zonas verdes urbanas con especies adaptadas, o la mejora de la conectividad natural o los sistemas de drenaje y captación de aguas, entre otras.



Artículo 10. Contenido mínimo del proyecto de Zonas de Bajas Emisiones y plazos de revisión.

Texto original

“(...)

3. El proyecto de ZBE deberá revisarse, al menos cada cuatro años, con el objeto de garantizar que se están alcanzando los objetivos planteados en el proyecto inicial.”

Modificación propuesta

“(...)

3. El proyecto de ZBE deberá revisarse, al menos cada ~~cuatro~~ dos años, con el objeto de garantizar que se están alcanzando los objetivos planteados en el proyecto inicial.”

Artículo 12. Sistema de monitorización y seguimiento.

Texto original

“(...)

4. Cada cuatro años desde la aprobación de la ordenanza que establezca la ZBE a, las entidades locales publicarán en su página web institucional y en los medios que consideren oportunos, un informe en el que se valore el cumplimiento de los objetivos, con indicación de las mejoras y la eficacia de las medidas adoptadas.”

Modificación propuesta

“(...)

4. **Con carácter anual** ~~Cada cuatro años~~ desde la aprobación de la ordenanza que establezca la ZBE a, las entidades locales publicarán en su página web institucional y en los medios que consideren oportunos, un informe en el que se valore el cumplimiento de los objetivos, con indicación de las mejoras y la eficacia de las medidas adoptadas, **así como de los indicadores de obligada publicación recogidos en el Anexo II.**”

Disposición transitoria única. Adecuación de proyectos de Zonas de Bajas Emisiones.

Texto original

Las ZBE establecidas con fecha anterior a la entrada en vigor de este real decreto deberán adecuarse al mismo en un plazo máximo de cuatro años desde su entrada en vigor.



Modificación propuesta

Las ZBE establecidas con fecha anterior a la entrada en vigor de este real decreto deberán adecuarse al mismo en un plazo máximo de ~~dos~~ **cuatro** años desde su entrada en vigor.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Texto original

Este real decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Modificación propuesta

Este real decreto entrará en vigor ~~tras a los veinte días~~ de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Anexo I. Contenido mínimo del proyecto de zonas de bajas emisiones

Texto original

“8. Lista y descripción de todas las medidas previstas en el proyecto de ZBE, calendario de aplicación, sinergias con otros instrumentos, estimación de la mejora de la calidad del aire y 15 calidad acústica, cambio modal que se espera conseguir, evidencias epidemiológicas y perspectiva de protección de salud pública; y estimación del plazo previsto para alcanzar esos objetivos.”

Modificación propuesta

“8. Lista y descripción de todas las medidas previstas en el proyecto de ZBE, calendario **previsible** de aplicación **antes de entrar en vigor**, sinergias con otros instrumentos, estimación de la mejora de la calidad del aire y 15 calidad acústica, cambio modal que se espera conseguir, evidencias epidemiológicas y perspectiva de protección de salud pública; y estimación del plazo previsto para alcanzar esos objetivos.”





Pedro Heredia 8, 2º Derecha
28028 Madrid

www.fundacionrenovables.org

