

Menos coches y más limpios: la propuesta de las entidades ambientales para las nuevas Zonas de Bajas Emisiones

- Cinco organizaciones ecologistas han remitido al Ministerio de Transición Ecológica sus alegaciones al Real Decreto para regular las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) que deberán implantarse a lo largo de este año.
- Las ZBE no pueden quedarse en un mero “plan renove”, sino que tienen que servir para reducir al menos un 35 % el número de automóviles en las ciudades para 2030.
- Proponen incluir entre los objetivos la recuperación del espacio público para ampliar los usos estanciales, crear nuevas zonas verdes y adaptar mejor las ciudades frente a los impactos de la crisis climática.

Madrid, 17 de mayo de 2022.- Las ZBE han de ser una herramienta eficaz para descarbonizar las ciudades y garantizar un aire limpio a toda la población. Con este objetivo **las organizaciones ECODES, Ecologistas en Acción, Fundación Renovables, Greenpeace y Transport & Environment han remitido sus alegaciones al Real Decreto para regular las Zonas de Bajas Emisiones** mediante el cual el Ministerio de Transición Ecológica (MITECO) pretende fijar los criterios mínimos de unas zonas que, de acuerdo con la Ley de Cambio Climático, deberán estar presentes en 150 municipios antes del 1 de enero de 2023.

Las alegaciones presentadas por estas entidades resaltan la necesidad de que las ZBE contribuyan a lograr los objetivos de descarbonización fijados en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC). Por este motivo **demandan que los ayuntamientos no se vean forzados a asumir en sus ZBE el obsoleto e ineficaz sistema actual de etiquetas de la DGT**, un sistema de clasificación de los vehículos en virtud de sus emisiones considerado fallido tras la negativa del Gobierno a revisar dichos distintivos ante las presiones de la industria del motor. Las organizaciones denuncian que mientras las etiquetas no incluyan las emisiones reales de CO₂ y consideren «ECO» a tecnologías contaminantes como el gas fósil, será imposible lograr una reducción de emisiones alineada con el Acuerdo de París.

En ese sentido, se ha alegado que se incluya en el Real Decreto definitivo que se señalicen las ZBE de forma clara y reconocible en sus puntos de acceso, empleando una nueva clasificación de distintivos ambientales a incorporar en dicho RD. En este nuevo sistema de clasificación se incorporará un umbral de emisiones de CO₂ que emiten los vehículos, de manera que para cada categoría se han de cumplir tanto los requisitos de norma Euro correspondientes como un determinado tope de emisiones de CO₂ (medidos bajo estándar

WLTP). De esta forma, a su función de clasificar contaminantes locales se suma la de limitar las emisiones de gases de efecto invernadero, función fundamental encomendada a las ZBE en el PNIEC 2021-2030.

La obligatoriedad de emplear el desfasado sistema actual de etiquetas ambientales de la DGT que prevé el proyecto de Real Decreto del MITECO también pone en riesgo muchas de las medidas puestas en marcha por diversas ciudades, como Pontevedra, Logroño o Vitoria-Gasteiz. Estas han logrado reducir de forma significativa el tráfico rodado sin tener que recurrir a este sistema férreamente controlado por la DGT a pesar de no tener competencias en materia de medio ambiente. Por ello, las entidades ecologistas exigen que la implantación de las ZBE no se quede en un mero “plan renove” para incentivar la compra de coches nuevos (el objetivo de la industria), sino que **tienen que servir para reducir el número de desplazamientos en coches convencionales al menos en un 35%**, tal y como recoge el PNIEC.

Recuperar espacio para las personas

Desde el Ministerio se destaca el papel de las ZBE para reducir la contaminación atmosférica, el ruido y las emisiones de gases de efecto invernadero, así como para mejorar la eficiencia energética. Para las entidades ecologistas la recuperación del espacio público ha de ser un objetivo más, pues **la limitación de una parte del tráfico rodado permite liberar una gran cantidad de suelo público** que pueden ser aprovechado no solo para los modos de transporte más sostenibles, sino también **para ampliar los usos estanciales y crear nuevas zonas verdes** dentro de las ciudades.

Estos cambios en la fisonomía de la ciudad permitirían no solo mitigar las emisiones que provoca la crisis climática. También suponen **adaptar mejor nuestras urbes frente a fenómenos extremos, cada vez más frecuentes, como inundaciones y olas de calor**, a través de intervenciones en el espacio físico que favorezcan la permeabilidad del suelo y la dotación de árboles y elementos vegetales que aporten sombra y humedad.

El borrador del Real Decreto exige revisar los proyectos de ZBE a los cuatro años. Sin embargo, dado que los objetivos del PNIEC están sometidos a revisiones periódicas (la próxima, en 2023) se propone reducir ese plazo cada 1 o 2 años, como máximo, para **asegurar que las restricciones al tráfico están cumpliendo los objetivos marcados para 2030**. Dicha reducción se exige también para adaptar las ZBE ya vigentes, como Madrid Central o la ZBE de Barcelona, que deberán ajustarse a los criterios de este Real Decreto.

Enlaces a los documentos enviados

[ECODES](#)

[Ecologistas en Acción](#)

[Fundación Renovables](#)

[Greenpeace](#)

[Transport & Environment](#)

Teléfonos de contacto

Cristian Quílez - Ecodes: 699 664 950

Carmen Duce - Ecologistas en Acción: 650 83 12 84

Ismael Morales - Fundación Renovables: 605 25 64 72

Adrián Fernández - Greenpeace: 646 885 780

Carlos Bravo - Transport & Environment: 626 998 241