

# Zonas de Bajas Emisiones para la reducción del CO<sub>2</sub> y la contaminación en las ciudades

---

## Resumen:

- > El 10% de las emisiones de gases de efecto invernadero son ocasionadas por el transporte en aglomeraciones urbanas.
- > La Ley de Cambio Climático obligará a los municipios más grandes a contar con planes que permitan reducir estas emisiones.
- > Una de las medidas más eficaces para atacar simultáneamente las emisiones y la contaminación es la implantación de **Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)**.
- > En estas zonas el acceso de los vehículos está regulado en función de sus emisiones.
- > **Resulta imprescindible definir de forma homogénea estas áreas**, partiendo de un nivel de ambición suficiente a nivel nacional o autonómico.
- > Las **ZBE se deben implantar y comunicar de forma clara y precisa, para que cumplan el objetivo de que los usuarios adapten su comportamiento y cambien a vehículos cero emisiones** o a formas de movilidad más limpias.

## 1. Introducción

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 claro que las ciudades tienen un papel fundamental en la lucha contra el cambio climático y la descarbonización, en particular deben fomentar una movilidad sostenible de cero o muy bajas emisiones.

Una de las medidas que se han mostrado 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 de **Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)**.

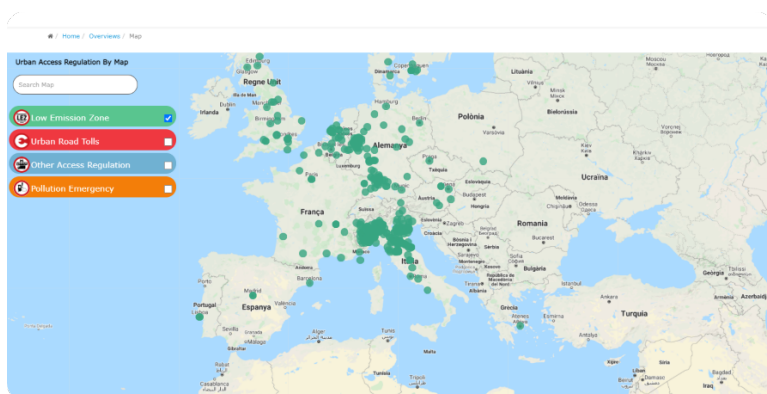
Pero, ¿Qué es una ZBE?

Se trata de un área de acceso regulado, y restringido en función de las emisiones de los vehículos. Por lo general, los vehículos con mayores emisiones no pueden entrar a estas zonas. Cuanto mayores sean las emisiones del transporte por carretera de una ciudad, mayor será el impacto de una ZBE sobre la reducción de las mismas.

El **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC)** propone una reducción de 27 Mt CO<sub>2</sub> equivalente en el transporte para 2030, lo que equivaldría a una **reducción del 33% de las emisiones** actuales en este sector. También prevé que a partir de 2023 se generalice a todas las ciudades de más de 50.000 habitantes la delimitación de ZBE, con acceso limitado a los vehículos más contaminantes. Este objetivo se concreta como obligación en el artículo 14 de la **Ley de Cambio Climático y Transacción Energética**.

## 2. ZBE estandarizadas y con suficiente ambición

Una medida de tanta importancia para la lucha contra el cambio climático como es el establecimiento de ZBE no debe dejarse en exclusiva responsabilidad de la administración local, sino que deberían establecerse unos criterios homogéneos por las Comunidades Autónomas y la Administración General del Estado.



Para asegurar que las ZBE cumplan eficazmente su papel, resulta imprescindible **definirlas correctamente y estandarizarlas, estableciendo desde un nivel de ambición suficiente**, el cual se pueda considerar como un punto de partida a partir del cual las ciudades puedan ir más

rápido y más lejos. Además, esta regulación deberá incluir un mecanismo de revisión al alza que permita reforzar las restricciones de acceso con el tiempo hasta conseguir llegar al nivel de emisiones cero.

De hecho, **cada vez más ciudades se han comprometido a convertirse en Zonas de Emisión Cero** antes o después.

### 3. Creación de ZBE eficaces para reducir contaminación y emisiones de CO2

Para definir correctamente una ZBE hay que tener en cuenta varios aspectos:

- > En primer lugar, la **extensión**, que debe ser lo suficientemente grande como para provocar una mejora real en el cambio de la movilidad hacia modos más sostenibles, y no limitarse a trasladar los vehículos contaminantes (y las emisiones) de una a otra zona de la ciudad.
- > En segundo lugar, **se debe unificar criterios de tipología de vehículos que pueden acceder a estas zonas**. Como propuesta, y de acuerdo con los objetivos comprometidos por España, así como por los provenientes de la Unión Europea, sólo deberían permitir el **acceso a vehículos particulares y comerciales que sean cero emisiones o de bajas emisiones -que no superen los 95 g CO2/Km-**. En paralelo, deberían establecer una vía para permitir únicamente la movilidad de **cero emisiones en esas zonas a más tardar en 2030**.
- > En tercer lugar, en las ZBE **se debe incorporar** de forma prioritaria:
  - o **Vehículos de cero emisiones para el transporte de mercancías de última milla**, y zonas con puntos de recarga eléctrica (al menos de 150 kW) dedicadas a estos vehículos.
  - o Se debe dar prioridad a los **vehículos de transporte público y movilidad compartida** de cero o bajas emisiones.
  - o Para el transporte privado se debe habilitar **aparcamiento en superficie con cargo** en función de las emisiones del vehículo.
  - o **Puntos de recarga para vehículos sin emisiones** (eléctricos)
  - o Medidas que desincentiven y reduzcan el acceso con vehículos particulares, como por ejemplo **parking disuasorios**
- > Las ZBE se deben **implantar de forma clara y precisa** para que los usuarios adapten su comportamiento y cambien a vehículos o formas de movilidad más limpias; es necesario establecer y comunicar un calendario claro y predecible. También deben estar claros los mecanismos de control de vehículos a las ZBE e imposición de las correspondientes sanciones a los que vulneren la normativa. Así mismo, se debe **conceder con cuidado las exenciones** para determinados grupos o tipos de vehículos y controlar periódicamente las emisiones de estos vehículos.



- > Finalmente, la **comunicación y la sensibilización ciudadana** son pilares básicos en la puesta en funcionamiento de una ZBE. Para que la comunicación sea eficaz se necesita el liderazgo de la administración local y la máxima coordinación entre todas las administraciones, creando una campaña de comunicación única. También es recomendable establecer mecanismos de formación y sensibilización internos y realizar sesiones pedagógicas con asociaciones de vecinos y entidades.

## 4. Distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico

La Dirección General de Tráfico ha definido un sistema de distintivos ambientales para los vehículos que tiene en cuenta la emisión de partículas y de dióxido de nitrógeno, pero **no discrimina respecto a la emisión de CO<sub>2</sub>**, por lo que vehículos muy contaminantes pueden obtener una clasificación C o incluso ECO.

La recomendación de Transport & Environment, Ecologistas en Acción y Greenpeace consiste en incorporar un umbral de emisiones de CO<sub>2</sub>, de manea que para cada categoría se han de cumplir tanto los requisitos de norma Euro correspondientes como un determinado límite de emisiones de CO<sub>2</sub>. **El distintivo CERO debería reservarse a vehículos con emisiones nulas** como los eléctricos puros y los de pila de combustible.

**Propuesta de actualización de los distintivos ambientales**

Actual		Propuesta				
Problemas	Actual	Requisitos	Propuesta	Requisitos	Max CO <sub>2</sub>	Soluciones
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	<b>O</b>	Eléctricos BEV Hidrógeno pila de combustible	0 gr/km	Solo los vehículos 100% cero emisiones deben recibir la etiqueta "cero"
Ciertas tecnologías como el gas o los microhíbridos se clasifican como ECO aunque emitan lo mismo o más que un coche C	<b>E C O</b>	Híbridos enchuf. <40 km Híbridos HEV Veh. a gas (GLP/GNC)	<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 CO <sub>2</sub> como criterio, con los umbrales que fija la EU
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>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>B</b>	Gasolina EURO 3 Diésel EURO 4/5		
	<b>A</b>	Gasolina EURO 0/1/2 Diésel EURO 0/1/2/3	<b>A</b>	Gasolina EURO 0/1/2 Diésel EURO 0/1/2/3		



