

**CONAMA 2022**

CONGRESO NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE

# Formación para el seguimiento de la implantación de las ZBE

Apoyar a activistas locales para  
conseguir ZBE efectivas





# CONAMA 2022

FORMACIÓN PARA EL SEGUIMIENTO DE LA IMPLANTACIÓN DE LAS ZBE

---

**Autor Principal:** Carmen Duce Diaz (Ecologistas en Acción / Campaña Clean Cities)

**Otros autores:** Pilar Vega Pindado (Ecologistas en Acción)

## ÍNDICE

1. Introducción
2. Formación para la acción
3. Algunas imágenes
4. Resultados
5. Lecciones aprendidas
6. Bibliografía

## INTRODUCCIÓN

Tras la aprobación de la Ley de Cambio Climático, en mayo de 2021, las 149 ciudades españolas con más de 50.000 habitantes están obligadas a poner en marcha Zonas de Bajas Emisiones ANTES de 2023. Son casi 26 millones de personas las que viven en estas ciudades, y que deberían verse beneficiadas, cuanto antes, de esta medida.

Pero ¿qué son las ZBE? La Ley no las define claramente. Desde antes de la aprobación de la norma diferentes organizaciones ya habían publicado informes y guías definiendo qué debería ser una ZBE y cómo tendría que ponerse en marcha.

En febrero de 2020, Ecologistas en Acción organizó un encuentro internacional en el que se expusieron los ejemplos de Madrid, Milán y Londres y los logros que las ZBE estaban consiguiendo.

Madrid Central, la ZBE pionera en el Estado español, consiguió en su primer año de funcionamiento una reducción de la contaminación por NO<sub>2</sub> del 10% (Ecologistas, 2020). En Milán, un informe de 2017 constata la reducción del tráfico en un 35,5% desde la introducción de la ZBE en 2012 (Ecologistas, 2019).

Las ZBE se configuran como herramientas útiles para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, contaminantes y ruido, así como para favorecer la transición a ciudades con menos tráfico, y con menos coches.

Sin embargo, las ZBE continúan siendo un gran desafío para las ciudades, con algunas voces críticas. Por una parte, quienes pretenden seguir manteniendo los privilegios del uso del coche privado, que invocan un inexistente derecho a conducir, y aparcar, el coche sin límites. Por otra parte, la preocupación ante la posible desigualdad social que unas ZBE mal diseñadas pueda agudizar. De hecho, hemos visto en los últimos meses cómo prosperaban en vía judicial algunas denuncias que han conseguido frenar transformaciones urbanas, como la peatonalización del Muro, en Xixón, los carriles bus exclusivos de Valladolid, o incluso la ZBE de Barcelona. Aunque las sentencias han sido por cuestiones formales, algunos jueces han incluido en su argumentación un presunto conflicto entre derechos individuales, pareciendo que pusieran al

mismo nivel el derecho a respirar aire limpio con el derecho a conducir un coche privado sin restricciones.

Los cambios en las ciudades, especialmente aquellos que tienen que ver con la reducción del espacio a los coches, son polémicos y controvertidos. Una mayoría los aprueba, pero hay una minoría que reacciona de forma a veces virulenta contra la modificación del status quo. Para conseguir las modificaciones urbanas que necesitamos, es necesario contar con una población formada y organizada, que reclame sus derechos.

El cambio climático, incontestable después de este verano en el que hemos sufrido siete olas de calor extremo, la contaminación del aire, responsable de la muerte prematura cada año de 30.000 personas en nuestro país, la pandemia de la obesidad y el sedentarismo, la ocupación del espacio público –casi el 70% del espacio, en algunas ciudades, es ocupado por coches, que pasan más del 90% de su tiempo aparcados-, el ruido, cada vez más claramente relacionado con la salud mental, la crisis energética, con la consiguiente subida del precio del combustible... sobran los motivos para reconstruir las ciudades, y recuperarlas para las personas, dejando aparte a los coches.

## FORMACIÓN PARA LA ACCIÓN

La puesta en marcha de ZBE en las 149 ciudades españolas de más de 50.000 habitantes obliga a los ayuntamientos a elaborar planes y ordenanzas específicos, en un corto periodo de tiempo. La gestión de los 1.500 millones de euros que el MITMA ha destinado, de los fondos de recuperación y resiliencia, para ZBE, supone un reto para las ciudades, y para el propio ministerio.

Desde Ecologistas en Acción, en el marco de la campaña Clean Cities, y en colaboración con otras entidades como ECODES, Transport&Environment, y Greenpeace, nos planteamos contribuir con nuestras capacidades para lograr que las ZBE que se pongan en marcha verdaderamente sirvan para reducir emisiones, tanto de gases de efecto invernadero, como de contaminantes atmosféricos, y ruido.

Para ello, elaboramos una guía para ciudades pequeñas y medianas (Ecologistas, 2022), presentamos sugerencias y alegaciones al borrador de Real Decreto de ZBE, y también, organizamos una serie de talleres formativos para grupos locales.

El primer taller tuvo lugar en Valladolid, en octubre de 2021, con un borrador de la guía, en el marco de unas jornadas internacionales sobre ZBE. Este primer taller fue el modelo que después se ha replicado en diferentes ciudades, adaptado a cada contexto.

Previamente al taller, es necesario un esfuerzo para conseguir que acudan al mismo tanto miembros del movimiento ecologista, como representantes de asociaciones vecinales, jóvenes, comerciantes, incluso pequeñas empresas relacionadas con la ciclogística, la movilidad, etc. Cuanto más diversas sean las personas participantes, mejor.

Una vez conformado el grupo, comenzamos con una introducción a las ZBE, muy breve, y pasamos rápidamente a analizar el mapa de la ciudad, marcando sobre él los puntos más

problemáticos de la ciudad, en materia de movilidad y contaminación, a juicio de las personas participantes.

Una vez identificados los puntos problemáticos, por grupos, si hay muchos participantes, o en plenaria, si no son tantos, se elabora una tabla en la que se van recogiendo los acuerdos y discrepancias en cuanto a:

- Extensión de la ZBE
- Quién puede entrar/circular por la ZBE
- Quién puede aparcar en la ZBE
- Mecanismos de control

En plenaria se debaten, y se procura llegar a acuerdos.

Con esta base, la idea es que las organizaciones de la sociedad civil puedan presentar sus aportaciones a la ordenanza local de ZBE.

Los talleres se han realizado en

**Cuadro 1.** Talleres realizados y previstos

Ciudad	Población	Fecha	Num. Participantes
1. Valladolid	299.000	13/10/2021	15
2. Coslada	82.000	19/2/2022	19
3. Guadalajara	85.000	23/2/2022	22
4. Santander	172.000	24/2/2022	12
5. Torrelavega	52.000	24/2/2022	7
6. Córdoba	326.000	2/3/2022	18
7. Melilla	85.000	4/3/2022	35
8. Almería	197.000	5/3/2022	18
9. Logroño	151.000	24/3/2022	16
10. Burgos	176.000	30/3/2022	25
11. Oviedo	220.000	Otoño 2022	
12. Gijón	272.000	Otoño 2022	
13. Málaga	569.000	Otoño 2022	
14. Majadahonda	72.000	Otoño 2022	
15. Alcalá de Henares	196.000	Otoño 2022	

Fuente: Ecologistas en Acción

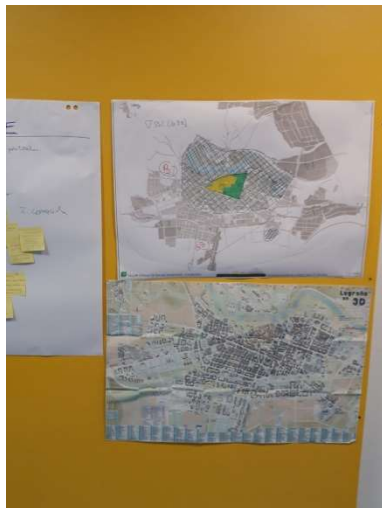
### ALGUNAS IMÁGENES



**Figura 1.** Propuesta ZBE Guadalajara



**Figura 2.** Taller Guadalajara



**Figura 3.** Propuestas Logroño



**Figura 4.** Taller Valladolid. Grupo I

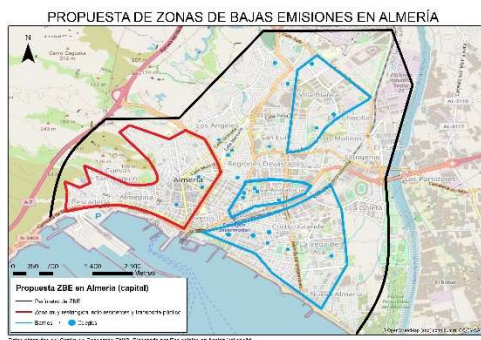


Figura 5. Propuestas Almería



Figura . Taller Córdoba

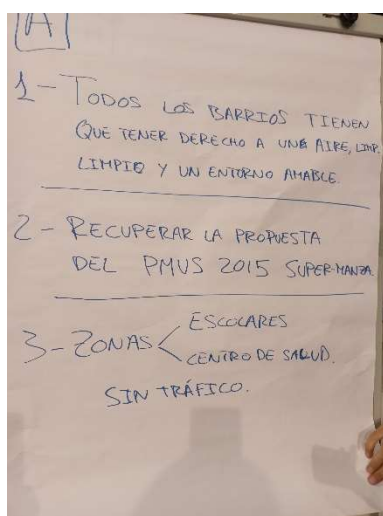


Figura 7. Propuestas Córdoba



Figura 8. Taller Santander

## RESULTADOS

Evidentemente, cada ciudad es un mundo, y cada taller alcanzó conclusiones diferentes. Sin embargo, podemos extraer unas cuantas cuestiones que fueron repetidamente acordadas:

- La contaminación, el ruido, y la ocupación del espacio público, son problemas que se ven, se conocen, y preocupan
- El vínculo con el cambio climático no se reconoce con tanta claridad
- Preocupa la falta de autonomía infantil, derivada de la ocupación del espacio por los coches
- Se demanda una mayor comunicación e información por parte del Ayuntamiento, no para informar de decisiones ya tomadas, sino en los pasos previos



En cuanto a las propuestas para las ZBE, elementos comunes que aparecieron en todos los talleres:

- Diseñar ZBE diferenciadas y progresivas, bien por anillos, bien en diferentes barrios. Pero que la reducción de emisiones no se circunscriba solo al centro histórico de la ciudad, que en muchos casos ya es peatonal
- Considerar de manera urgente restricciones al tráfico, y al aparcamiento, alrededor de los centros escolares
- Mejorar la accesibilidad, asequibilidad, frecuencias y calidad del transporte público, especialmente el transporte metropolitano. Mucha población se ha visto obligada a vivir en las periferias de las ciudades, debido al incremento del precio de la vivienda, y no se han desarrollado sistemas de transporte metropolitano que eviten el uso del coche privado
- Las medidas que se tomen, ZBE u otras, deben ser claras, entendibles, y debe informarse con precisión a la población
- Extender las zonas 30 km/h a toda la ciudad, pero garantizando que se cumple. En general se denunciaba la laxitud en el control de velocidad en las ciudades
- Ensanchar aceras, reduciendo plazas de aparcamiento
- Medidas de pacificación y convivencia: badenes, pasos elevados, estrechamientos, zigzag de la calzada, árboles, raquetas, miniglорietas
- Aparcamientos disuasorios verdaderamente disuasorios (en la periferia), junto a paradas de autobuses y estaciones de bicicleta pública

## LECCIONES APRENDIDAS

Tras los diez primeros talleres realizados, podemos destacar algunos elementos que permiten que la actividad cumpla sus objetivos:

- Dedicar tiempo de calidad, previamente, a prepararlos con el grupo local, identificando necesidades y personas clave a las que invitar
- Asegurar que el espacio en el que se va a organizar permite el trabajo en grupos, de forma cómoda
- Convocar el taller con tiempo, y difundir en los medios locales y por redes sociales
- Garantizar que se dispone de mapas grandes en papel de la ciudad, que se puedan colocar en la pared
- Disponer de un tiempo suficiente para el taller, como mínimo dos horas
- Facilitar, con técnicas de dinamización de grupos, que todas las personas asistentes pueden expresar sus opiniones
- La persona que dinamiza el taller debe explicar de forma clara los objetivos del taller, y asegurar que se alcanzan acuerdos. Si hay discrepancias, dejarlas escritas de forma explícita, para abordarlas en siguientes fases

- Al finalizar, asegurar que los acuerdos alcanzados responden a los planteamientos expresados en el grupo

En cuanto al seguimiento participativo de las ZBE, la mayoría de los ayuntamientos han retrasado la publicación de la ordenanza, en parte por la propia dificultad técnica y administrativa del proyecto, y, tememos, en parte porque nos adentramos en un año electoral, y, a pocos meses de las elecciones municipales, los responsables municipales prefieren no adoptar medidas que puedan resultar controvertidas.

Por otra parte, debemos señalar la falta de transparencia e información pública con la que muchos ayuntamientos están abordando la ejecución de los fondos europeos destinados a ZBE. En muchas ocasiones las asociaciones de la sociedad civil desconocen los proyectos detallados que van a ser subvencionados. Incluso en algunos casos se ha rechazado la petición de información debidamente cursada. Esta falta de información dificulta tanto el seguimiento participativo de los proyectos, como el necesario trabajo de concienciación para que la ciudadanía apruebe los mismos.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Las Zonas de Bajas Emisiones. Guía para su aplicación con criterios climáticos y de calidad del aire en ciudades medias. Ecologistas en Acción, 2022. <https://www.ecologistasenaccion.org/189172/guia-para-poner-en-marcha-zonas-de-bajas-emisiones-ambiciosas-y-eficaces/>
- [2] Balance del efecto de Madrid Central sobre la calidad del aire de Madrid en 2019. Ecologistas en Acción, 2020. <https://www.ecologistasenaccion.org/114930/balance-del-funcionamiento-de-madrid-central/>
- [3] Zonas de Bajas Emisiones. Herramienta contra la contaminación y el calentamiento del planeta. 2019. <https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/2019/04/informe-zonas-de-bajas-emisiones.pdf>
- [4] The 7 steps to create effective low-emission zones. Clean Cities, 2022. <https://cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2022/07/The-development-trends-of-low-emission-and-zero-emission-zones-in-Europe-1.pdf>
- [5] The development trends of low and zero-emission zones in Europe. Clean Cities, 2022. <https://cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2022/07/The-development-trends-of-low-emission-and-zero-emission-zones-in-Europe-1.pdf>