

La derecha abre en las ciudades un nuevo frente contra las zonas de bajas emisiones

Al menos seis municipios gobernados por PP y Vox buscan reducir o retrasar las áreas de tráfico limitado pese a la obligación europea. En España, tan solo han entrado en vigor 14 de las 149 ZBE previstas



Coches sin etiqueta de la DGT, los más antiguos y contaminantes, en el centro de Gijón, este lunes.
PACO PAREDES



MIGUEL ÁNGEL MEDINA

Madrid - 01 ago 2023 - 05:35

Actualizado: 01 AGO 2023 - 09:15 CEST

     17 

[Tras la eliminación de carriles bici](#) y de [concejalías de Igualdad](#), la derecha

abre un nuevo frente en las ciudades: varios municipios gobernados por PP y Vox buscan reducir o retrasar las zonas de bajas emisiones (ZBE) pese a la obligación europea. Gijón vuelve a permitir aparcar a los coches sin etiqueta (los más antiguos) y reducirá su futura área de tráfico limitado [a su mínima expresión](#), algo que [también hará Valladolid](#); Castellón y Lorca (Murcia) han pedido una moratoria para instalarlas más tarde, mientras [que en Majadahonda \(Madrid\)](#) y Elche se niegan a ponerlas en marcha, según pactaron en su programa de gobierno, si bien Elche dice ahora que cumplirá la ley.

“No instaurar zonas de bajas emisiones es saltarse las normas. No se pueden dar pasos atrás en la lucha frente a la emergencia climática”, responden fuentes del Ministerio para la Transición Ecológica. [La Ley de Cambio Climático](#) exige que los 149 municipios de más de 50.000 habitantes tengan ya una ZBE en marcha, [pero por ahora tan solo funciona en 14](#): las cuatro nuevas respecto al anterior recuento de EL PAÍS son las de A Coruña, Badalona (Barcelona), Córdoba y La Línea de la Concepción (Cádiz).

Implantación de las Zonas de Bajas Emisiones

Ciudades de más de 50.000 habitantes con **áreas operativas** (Julio de 2023)

Buscar

Página 1 de 10 >

	Municipio	Habitantes	ZBE activa
1	Madrid	3.305.408	Sí
2	Barcelona	1.636.732	Sí
3	Sevilla	684.234	Sí
4	Zaragoza	675.301	Sí
5	Córdoba	322.071	Sí
6	Hospitalet de Llobregat, L'	264.657	Sí
7	Coruña, A	245.468	Sí
8	Badalona	223.006	Sí
9	Pamplona/Iruña	203.081	Sí
10	Sant Cugat del Vallès	94.012	Sí

	Municipio	Habitantes	ZBE activa
11	Rivas-Vaciamadrid	92.925	Sí
12	Cornellà de Llobregat	89.300	Sí
13	Pontevedra	83.114	Sí
14	Línea de la Concepción, La	63.365	Sí
15	Valencia	789.744	No

Población según censo de 2021 del INE

Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y elaboración propia. EL PAÍS

El nuevo Ayuntamiento de Gijón (donde PP y Vox gobiernan con Foro Asturias) ya permite que los vehículos sin etiqueta de la DGT, los más antiguos y contaminantes, puedan volver a aparcar en zona ORA —que ocupa la mayor parte del centro—, algo prohibido en la legislatura previa. “El anterior equipo municipal había creado un subterfugio que hacía pasar como infracción ambiental el incumplimiento del estacionamiento regulado”, justifica un portavoz municipal. Una medida, la de privilegiar el coche, en consonancia con el nuevo nombre de la concejalía del ramo, a la que han cambiado el orden de las palabras: antes era Movilidad y Medio Ambiente y ahora pasa a ser Tráfico, Movilidad y Transporte Público (hay otra de Medio Ambiente).

Además, pretenden descafeinar la futura ZBE, prevista para toda esa zona azul y para el barrio de La Calzada, y circunscribirla tan solo a Cimadevilla, una parte muy pequeña del centro que apenas tiene ya tráfico. “Cimadevilla, tal y como está, ya puede ser una zona de bajas emisiones”, explicó este domingo [Pelayo Barcia, concejal de Tráfico](#). El Consistorio tiene previsto derogar este mes de agosto la Ordenanza de Movilidad —que regula la futura zona de tráfico regulado— y aprobar otra más adelante, y no prevén que esa pequeña limitación de los coches más contaminantes llegue antes de verano de 2024. Aurelio Martín, exconcejal de Movilidad (de IU), critica esta medida: “Va a ser un engaño para aparentar que cumplen la legislación. Llama la atención que la alcaldesa [Carmen Moriyón, de Foro] apruebe estas medidas que van contra la salud pública, siendo médica”.



El PP y Vox eliminan carriles bici en varias ciudades: ¿son también una cuestión ideológica?

Jesús Julio Carnero, nuevo alcalde de Valladolid (PP), anunció antes de las elecciones de mayo que su intención era [“reducir a la mínima expresión”](#) la futura zona de bajas emisiones de la urbe. Una portavoz municipal confirma que será así: “La intención del Ayuntamiento es reducir la ZBE respecto a las pretensiones del equipo anterior. Aún no se han establecido las nuevas dimensiones”. La instauración se producirá a finales de 2024 y ocupará tan solo el casco histórico, cuando antes estaba previsto que ocupara un área mayor, de unos tres kilómetros de perímetro —[por comparar, Madrid Central tiene cinco](#)—. El nuevo consistorio también ha cambiado el nombre de la concejalía, que pasa de Movilidad a Tráfico, [y ha declarado a la urbe “ciudad amiga del automóvil”](#). Luis Vélez, exconcejal socialista de Movilidad, apunta: “Hemos recibido 22 millones de euros de los fondos europeos Next Generation para actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible y las ZBE. Si se revierten o no se hacen como estaba previsto, hay riesgo de que tengan que devolverlos”.

Firmas contra la limitación al tráfico

La entonces portavoz de la oposición en Castellón, [Begoña Carrasco \(PP\), participó en 2022 en una recogida de firmas contra la limitación del tráfico en su ciudad](#). Ya como regidora, ha solicitado una moratoria para retrasar la llegada de la ZBE al municipio hasta finales de 2025, tal y como confirma una portavoz municipal. “No compartimos el proyecto del anterior gobierno, que prevé el cierre al tráfico de 745.000 metros cuadrados de superficie urbana”, dijo Carrasco hace unos días. [Es lo mismo que anunció el Ayuntamiento de Lorca \(Murcia\)](#), que no ha respondido a la petición de este diario.

Más allá ha ido Majadahonda (Madrid), obligado por ley a crear una ZBE pero cuyo consistorio [votó el pasado febrero —a petición de Vox— que no la pondría en marcha](#), criticando además la “religión climática de Occidente”. El nuevo equipo municipal (PP) majariego no ha anunciado ningún cambio respecto a ese anuncio, y tampoco ha respondido a este

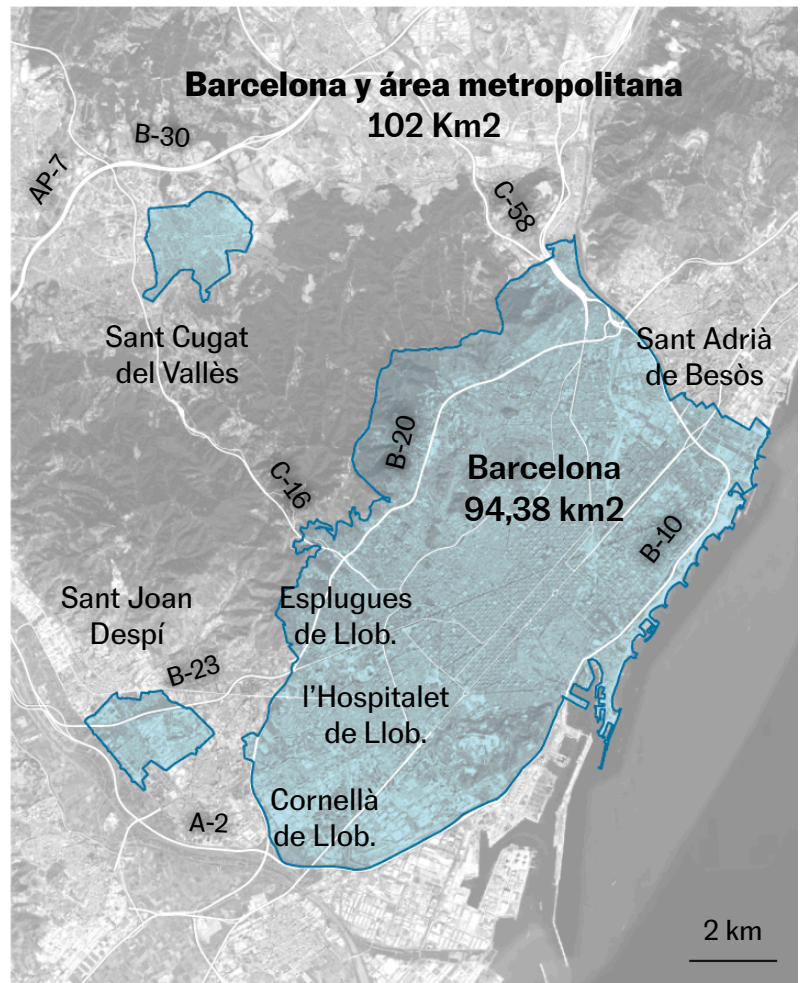
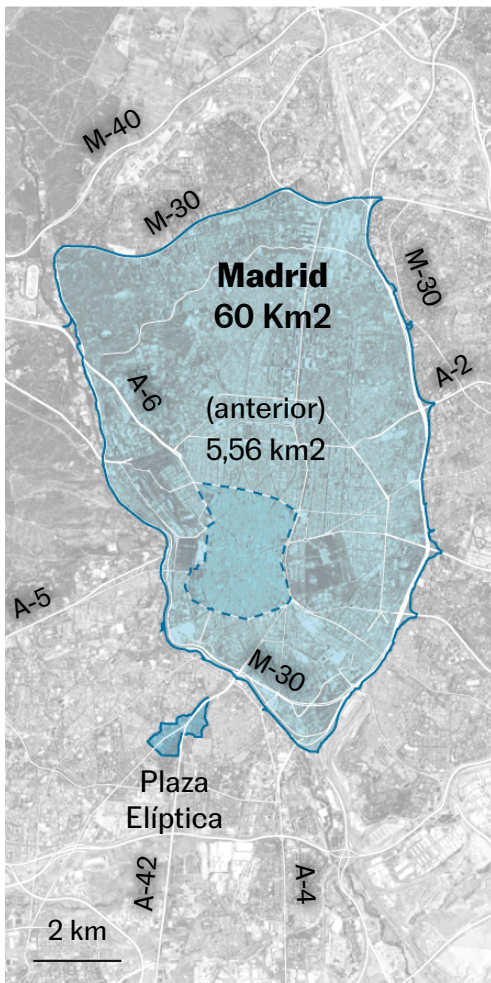
periódico. Mientras, en su acuerdo de gobierno en Elche (Alicante), PP y Vox también [acordaron prescindir de “la imposición de zonas de bajas emisiones”](#) en el municipio. En una escueta respuesta, un portavoz municipal ilicitano apunta ahora: “Vamos a hacer todo lo que marque la legislación”.

Fuentes del Ministerio para la Transición Ecológica responden a este desafío: “En diciembre del año pasado aprobamos [el real decreto que regula las zonas de bajas emisiones \(ZBE\)](#) con el que buscamos contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público. No se pueden relajar las medidas encaminadas a reducir la contaminación. No se pueden dar pasos atrás en la lucha frente a la emergencia climática. No instaurar zonas de bajas emisiones es saltarse las normas, saltarse un real decreto”.

El departamento que dirige Teresa Ribera añade: “El Gobierno está luchando en Bruselas para que la normativa de calidad de aire sea mucho más exigente, mientras la derecha pretende obviar la contaminación y poner trabas a las políticas que pretenden frenar a la emergencia climática”. Además, señala que quienes no instalen estas áreas se arriesgan a la pérdida de fondos europeos.

Las dos mayores áreas de tráfico restringido en España

○ Zonas de Bajas Emisiones



Fuente: los propios ayuntamientos.
EL PAÍS

1.500 millones para movilidad sostenible

De hecho, el Ministerio de Transportes ha repartido 1.500 millones de euros de fondos europeos Next Generation para adaptar las urbes a la movilidad sostenible —con peatonalizaciones, carriles bici, autobuses eléctricos y otras medidas—, e instaurar zonas de bajas emisiones. [Tan solo en la primera convocatoria aprobó 62 proyectos de implantación de ZBE](#) en sendas localidades, así como 30 actuaciones complementarias para su puesta en marcha o refuerzo de las ya existentes. Luego ha habido una segunda, con más urbes beneficiadas. Según la convocatoria, los plazos de ejecución de esas obras deben terminar antes de 2024, por lo que los Ayuntamientos que incumplan o modifiquen los proyectos se arriesgan a tener que devolver los fondos europeos.

[La Ley de Cambio Climático](#) exige que los 149 municipios de más de 50.000 habitantes tengan ya una ZBE en marcha. Se trata de áreas de tráfico limitado a los vehículos más contaminantes, [normalmente a partir de las etiquetas de la DGT](#). Fuentes de Transición Ecológica informan de que, por ahora, tan solo tienen constancia de que lo hayan hecho 14. [Las cuatro nuevas respecto al anterior recuento de EL PAÍS](#) están en A Coruña (en La Marina y Ciudad Vieja), Badalona (en gran parte del casco urbano), Córdoba (coincide con la antigua área de tráfico restringido) y La Línea de la Concepción (en el parque Princesa Sofía).

Estas se suman a las ya existentes en Madrid, Barcelona, Cornellà de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, Pamplona, Pontevedra, Rivas-Vaciamadrid, Sant Cugat del Vallès, Sevilla y Zaragoza (estas dos últimas entraron en vigor a principios de año). Además, hay tres localidades de menos de 50.000 habitantes donde hay ZBE en vigor: Esplugues de Llobregat, Sant Adrià del Besòs y Sant Joan Despí, todas ellas en el área metropolitana de Barcelona.

Puedes seguir a CLIMA Y MEDIO AMBIENTE en [Facebook](#) y [Twitter](#), o apuntarte aquí para recibir [nuestra newsletter semanal](#)

SOBRE LA FIRMA



Miguel Ángel Medina |

Escribe sobre medio ambiente, movilidad -es un apasionado de la bicicleta-, consumo y urbanismo. Licenciado en Periodismo por la Universidad Complutense, ha ganado los premios Pobre el que no cambia su mirada y Semana Española de la Movilidad Sostenible. Ha publicado el libro 'Madrid, preguntas y respuestas. 75 historias para descubrir la capital'.