ACTA REUNIÓN
ZONA DE BAJAS EMISIONES

Fecha: **7 de febrero de 2024**
Hora: **09:30**
Lugar: **Edificio Bizkaia (Bilbao)**

TEMAS TRATADOS SEGÚN EL ORDEN DEL DÍA:

09:30 – Bienvenida y lectura del orden del día

Ihobe, Secretaría Técnica de Udalsarea 2030, da la bienvenida y procede a la lectura del orden del día.
Esta es la cuarta ocasión en la que se reúnen los municipios de la CAPV que están obligados a implantar una ZBE en su municipio. El objetivo es ofrecer un espacio en el marco de la red donde compartir las experiencias, barreras, limitaciones o problemas que surgen en el proceso de diseño e implantación de estas y actualizar los progresos realizados en el proceso. Se ha contratado a una asistencia técnica en materia jurídica, para tratar las principales dudas y posibles barreras que puedan surgir en lo que a la jurisprudencia de las ZBE se refiere. Además, esta vez contaremos con la participación online del municipio de Valladolid, para que compartan su experiencia en la instauración de su ZBE.

Tras la presentación de la red, se abre ronda de presentaciones de los asistentes a la jornada. En este caso, desde Valladolid presentan a sus participantes y la relación de ambos departamentos en durante el proceso de diseño e implantación de la ZBE de Valladolid.
Las personas asistentes son:

- Ihobe:
  - Dafne Mazo: técnica del área de Sostenibilidad Ambiental, en calidad de Secretaría Técnica de Udalsarea 2030
  - Xabier González: director del área de Sostenibilidad Ambiental
- Ayuntamiento de Bilbao:
  - Virginia Fernández Escudero: técnica del área de Movilidad y sostenibilidad
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz:
  - Aitor Arbulu: técnico del Servicio de Tráfico
  - David García Sayés: jefe de Servicio de Tráfico
  - Etxaurre Mendia: técnico de seguridad
- Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián:
  - Ana Juaristi: jefa de servicio de salud ambiental y sostenibilidad
  - Asier Goya: técnico de medio ambiente
- Ayuntamiento de Getxo:
  - Josu Ateka: técnico de medio ambiente
- Ayuntamiento de Irún:
  - Mikel Gargallo: director de urbanismo y medio ambiente
  - Ana Baena: directora de movilidad y obras
- Ayuntamiento de Valladolid:
  - Roberto Riol: departamento de movilidad urbana
  - Andrés Hergueras: Servicio de medio ambiente
- Eudel:
  - Montserrat García Merillas: técnica
- Departamento de calidad del aire de GV:
  - Nadia Arcarazo: responsable red calidad del aire de Gobierno Vasco
- Asistencias técnicas:
  - Ekoiure: Sofia García Arana
  - Naider: Sara Soloaga

En esta ocasión no ha podido asistir nadie representando al Ayuntamiento de Barakaldo.

09:40 – Ronda para conocer el estado de avance de cada ayuntamiento

Ayuntamiento de Irún

- El municipio cuenta con 66.000 habitantes, es un municipio muy alargado, fronterizo y se encuentra delimitado entre el rio Bidasoa y la autopista. Su foco de contaminación mayor es la autopista, la cual no puede regularse con la ZBE; y otra variante de la DFG que tampoco pueden regular, pero si afecta a los valores de contaminación de la ciudad.
- Actualmente están en marcha con los tres proyectos:
  - **PMUS**: aprobado inicialmente. Lleva la definición de la ZBE incluida en el proyecto (ZBE en el centro de la ciudad que coincide con las 6 zonas de OTA de la ciudad). Actualmente está en exposición pública hasta marzo. El PMUS incluye acciones complementarias a ZBE que favorecerán estas ZBE. Se hará una OTA única para residentes en la ZBE para limitar la entrada del coche de fuera, y así se les obligará a ir a los parkings públicos urbanos. También incluye actuaciones de eliminar viales en la zona central, ampliación de carril bici...
  - **Proyecto de ZBE:** elaborado en línea con lo que incluye el PMUS, zona central comercial de Irún. El GV ha cedido una estación de medición que estará operativa 4 meses (dos meses en una zona y dos en otra) para la caracterización de calidad del aire. También están haciendo la licitación de otros 6 medidores complementarios a estas estaciones, y han elaborado un estudio de la movilidad y el tipo de tráfico. Con todo ello pretenden terminar la fase de diagnóstico y caracterización de la zona central para verano, incluyendo temas de tráfico, movilidad, ruido y calidad del aire. Con los datos actuales saben que el 9% de los vehículos que aparcan en los parkings públicos de la ZBE (que no serán exención) son sin etiqueta, por lo que no tendrá una gran repercusión en esta tipología.
  - **Ordenanza ZBE:** de forma paralela han comenzado a trabajar en la ordenanza, que se tramitará junto con el proyecto y pretenden llevarla a exposición pública en otoño. Prevén que el proceso se alargará durante 2024 y parte del 2025, año en el que ya tendrían incluida la maquinaria para el control de la ZBE en el presupuesto. La preocupación principal del ayuntamiento viene asociada a la mala comunicación medio ambiental que se da y la percepción que tiene la sociedad, así como el miedo y rechazo a la restricción, por lo que hay que trabajar para que se pueda ver como una oportunidad. Tienen la experiencia del proceso de peatonalización, en el que había miedo, sobre todo de los comerciantes a que bajara la afluencia de compra, pero se ha evidenciado que ha supuesto una mejora, a pesar de la reticencia inicial.

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

- El municipio tiene 250.000 habitantes y parten de unos indicadores bastante buenos de calidad del aire, cumpliendo ya lo que se exige en la Directiva del aire para 2030. La idea es hacer la ZBE en el centro y en el ensanche, donde ya está restringido el tráfico desde antes; por lo que ahora seria hacer un control real de la entrada de los vehículos por etiqueta medioambiental.
- Consideran que esta nueva restricción va a afectar a pocos vehículos, sobre todo a los de carga y descarga. La implantación será en dos fases y en dos zonas. La aplicación de la etiqueta también se implantará en dos fases.
- La idea es que se amplie la OTA en estas zonas y aplicar la OTA ambiental, con lo que esperan conseguir mucho más que con la propia restricción. La aplicación de la OTA ambiental será a partir de 2027 y supondrá modificar la tarifa en base al poder contaminante de cada vehículo.

- Tienen tres estaciones de medición de calidad del aire del Gobierno Vasco y otras cuatro de ellos, y se han puesto como objetivo conseguir que al menos una de las estaciones reporte valores de calidad de la OMS. Además, otro de los objetivos es tener un 7% de vehículos eléctricos en el parque censado; y conseguir una reducción del ruido del 20%.
- Respecto a los hoteles no están considerados exención en la ZBE y los garajes públicos tampoco. En los garajes privados en propiedad, en cambio, si van a permitir entrar (como si fueran residentes).
- Actualmente están en fase de definición de la ordenanza (tienen que modificar la ordenanza de tráfico, de OTA, porque van a hacer una zona exclusiva de residente en la ZBE). Para la elaboración de la ordenanza disponen de fondos *Next Generation.*

Ayuntamiento de Getxo

- Getxo es un municipio costero de Bizkaia de 70.000 habitantes. Su problema principal es que la población está distribuida en barrios de población similar, con índices de contaminación bastante bajos. Van a implantar la ZEB porque es obligatorio, pero no tienen un problema real con la contaminación según consideran desde el ayuntamiento.
- El año pasado hicieron un estudio de modelización de la contaminación, en la que se corrobora su teoría, lo cual hace difícil bajar sus niveles de contaminación. Además, al ser un municipio costero es aún más difícil bajar la contaminación por las corrientes de aire.
- En este último tiempo han diseñado dos posibles ZBE (en el centro de las Arenas y en el centro de Algorta) y ahora quieren modelizar qué indicadores y mejoras podrían conseguir con cada una de ellas, considerando distintas variaciones de limitaciones y restricciones. Para disponer de datos han instalado cuatro estaciones.
- En verano pretenden tener estos valores para después, con lo que consigan con los medidores y los modelos, definir las zonas definitivas y después comenzar con la ordenanza. Estas ZBE van a ir acompañadas de medidas que ya tenían antes planificadas: peatonalizar, poner carriles bici, etc., que favorecerán la reducción del tráfico.
-

Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián

- Donostia es un municipio de 188.000 habitantes, turístico y con un área central predominante y varios barrios periféricos. Tiene mucha influencia de turismo que viene en coche, lo que le pone en una situación difícil para regular estas ZBE y no perjudicar más al habitante local que al foráneo.
- Han tenido que hacer un nuevo PMUS que integrará la Zona de Bajas Emisiones, porque tenían uno antiguo de 2008 que no la incluía y es requisito que lo incluya. De las seis estaciones de calidad del aire que hay, se vio que la que peores valores da es la del centro, lejos de los valores de NOx que establece el borrador de la nueva Directiva de calidad del aire. Por lo tanto, el problema principal lo tienen ahí y es el motivo por el que han elegido dicha zona como ZBE.
- La implantación será en dos fases: la primera será los primeros 3 años desde la entrada en vigor de la ordenanza (entrara a finales de este año) en la que no entraran los vehículos sin etiqueta; y la segunda, una vez pasado este tiempo, en la que tampoco entraran los vehículos etiqueta B.
- Han utilizado la caracterización del parque circulante de Bilbao, en la que estiman que con estas restricciones bajarán entre un 10-14% el tráfico en la zona; y con las características del tráfico de Donostia, consideran que llegarían a los límites impuestos, también en ruido y otros indicadores.
- En el capítulo de autorizaciones y exenciones han hecho una serie de propuestas que están en exposición pública y ahora en proceso participativo, por lo que no saben si serán las definitivas. Plantean que para empadronados haya una moratoria de 3 años, también excepciones para minusvalías, vehículos comerciales, etc. La propuesta también considera que hoteles y parkings no estén exentos y consideran que sería importante unificar estos

criterios en los municipios con ZBE, porque si no se produce agravio comparativo. Que quedaran exentos, comentan, podría suponer que hubiera una situación más desfavorable para personas empadronadas en la ciudad que para los de fuera. Y para vehículos extranjeros se ha decidido utilizar el etiquetado francés, pero se hará un corte por edad de vehículo (los coches a partir de un año extranjeros no podrán entrar).

- Recientemente han organizado una semana para dar a conocer el PMUS y ZBE: talleres, sesiones de participación y otras actividades, y han podido ver que la posición de la ciudadanía está muy polarizada: los hay que creen que es inútil, y los que creen que es insuficiente. De forma recurrente ha salido el tema de la calidad del aire en estas sesiones: la ciudadanía no conoce cuál es el estado del arte (la gente no conoce que, si se publica la nueva directiva europea, las capitales no cumplirían los valores exigidos) y sin embargo la gente sigue pensando que la calidad del aire es muy buena.
- Por tanto, ahora tienen abierto el plazo de alegación hasta el 12 de marzo y luego se empieza a trabajar con la ordenanza y esperan ponerla en marcha a finales de año.

10:15 El caso del ayuntamiento de Bilbao: proyecto de ordenanza de la ZBE

Ayuntamiento de Bilbao

- El municipio cuenta con 350.000 habitantes. Para la definición de la ZBE se ha decidido coger el el distrito de Abando, que incluye los barrios de Abando e Indautxu.
- El primer tema que se aborda es el nombre oficial unificado de las ZBE en euskara y se aclara que el nombre oficial es Emisio Gutxiko Eremua. Tienen que unificarlo todos.
- En Bilbao el proceso de ZBE comenzó con la caracterización del tráfico rodado, y la realización de un mapa de calidad y salud ambiental, en los que se ha modelizado el futuro en base a distintas restricciones. Inicialmente se hizo una especie de proceso participativo para tener en cuenta los impactos y problemáticas de distintos sectores, pero antes de fijar las restricciones. A final del año pasado se aprobó inicialmente el proyecto y ahora se encuentra en exposición pública hasta el 23 de febrero, habiendo pasado ya las alegaciones de partidos políticos y habiéndose aprobado en junta.
- Ahora están con la instalación de las cámaras de vigilancia de entrada y salida de los vehículos a la ciudad; se está trabajando en una aplicación móvil que facilite los permisos, info. etc., además de estar trabajando en el logo.
- Como en el resto de los municipios, hay un plan de medidas complementarias a la ZBE para favorecer la movilidad sostenible y reducir el tráfico rodado (carril bici, peatonalización etc). Han visto que es muy difícil alcanzar los valores de la OMS, así que el objetivo es alcanzar los valores de la nueva directiva a 2030.
- El parque circulante de Bilbao es algo más nuevo que el censado, pero no hay grandes diferencias. Se midió lo que emitía cada vehículo en función de la afección a la salud que tiene cada contaminante y sacaron el *emision score.* Con eso vieron que hay que centrarse en los vehículos sin etiqueta y en los de etiqueta B, ser más ambicioso en otras etiquetas no lo veían muy justificable a nivel salud.
- Las razones para delimitar la ZBE en Indautxu y Abando son varias: el 60% del atraído va a esas zonas. Además, se busca que estableciendo una zona que no sea demasiado grande (2km cuadrados sobre los 44 k tienen Bilbao), se consiga reducir el tráfico en zonas de alrededor y vías de entrada; y con esa zona se cumple, sin generar un gran efecto frontera ni limitando las vías de acceso.
- La restricción es horaria (de 7 de la mañana a 8 de la tarde, donde se producen más del 80% de los desplazamientos; además a las noches no hay transporte público) y solo se

aplicará entre semana, porque es cuando más tráfico hay. Además, se garantiza que la zona limitada está bien conectada con transporte público.

- Para llegar a estas conclusiones han planteado escenarios de restricción distintos, con horizonte 2030:
  1- Sin etiqueta
  2- Sin etiqueta y un 50% de los B
  3- Sin etiqueta y B
  4- Sin etiqueta, B y una parte de los c
- Con estos escenarios se vio a qué porcentaje de vehículos se afectaba con cada uno de los escenarios, ajustado a la situación que quedaría con las exenciones planteadas. Ligado a esto también han realizado un estudio macroscópico del tráfico para cada escenario. Con todo ello, el escenario tres ha sido el que ha conseguido unos valores más equilibrados entre impactos y restricciones. Así mismo la ordenanza plantea varias exenciones (disponibles en la ppt).
- La implantación de la ordenanza se realizará en dos fases: primero sin etiqueta, y al de un año de entrada de la ordenanza la restricción se ampliará a etiqueta B. Así mismo incluirá unas moratorias para cuestiones particulares (a 2025 y 2029), diferenciando a los sin etiqueta y a los B.
- Plazos: proyecto y ordenanza están actualmente en exposición pública y la idea es que entre en vigor a mediados de año.

10:50 Presentación del proceso de ZBE del Ayuntamiento de Valladolid

- Caracterización: Valladolid es un municipio de 300.000 habitantes, con un área metropolitana que incluye 23 municipios, con lo que sube a 415.000 habitantes; y un área económica de 600.000 personas, con lo que su movilidad está muy influenciada por los municipios de los pueblos dormitorio y las necesidades administrativas. Hace mucho frio y se da la inversión térmica, que da problemas de calidad del aire porque no hay renovación de aire. LA ciudad se desarrolla en torno al rio Pisuerga y está condicionada por la vía del tren. Tiene un centro muy claro y luego alrededor tiene muchas variantes.
- La red de calidad del aire tiene 5 estaciones fijas, alrededor del rio. Dos estaciones urbanas, dos suburbana y dos de fondo. Respecto a los valores de calidad del aire, están a punto de cumplir los objetivos de NO2 de la Directiva 2030, y con las partículas están en una situación similar. Donde mayores problemas tienen es con el ozono, al estar en zona alta con grandes cambios térmicos. Cumplen los valores de la actual directiva, pero siguen teniendo días y episodios que superan los valores.
- Cuando empezaron con la ZBE querían saber qué situación tenían de parque móvil, partian de unos datos de la DGT que consideraban que no se aproximaban a la realidad (reflejaban que el 30% de sus vehiculos eran sin etiqueta). Hicieron el estudio del parque circulante y vieron que los vehículos sin etiqueta suponían un 16%; un 35% con B. Además, hicieron un estudio de los coches aparcaban en la zuna azul y resultaba en los mismos valores que los datos del parque circulante.
- En 2021 aprobaron el PMUS, en el que ya incluyen la ZBE y la hacen coincidir con el tamaño de la ZBE. El plan de mejora de calidad del aire que hicieron también incluía como primera medida aprobar un plan de ZBE antes del 2023.
- Cuando se aprobó el Real Decreto por el que se regulan las ZBE se incluyeron requisitos que no incluía el borrador, por lo que todo el proceso que tenían es exposición pública en ese momento tuvo que ser parado y modificado para cumplir con los nuevos requisitos, lo que les supuso prácticamente empezar de nuevo.
- La ZBE de Valladolid incluye una zona pequeña de 1km2 (un 5% de la superficie de la ciudad), pero muy restrictiva en cuanto horarios y condiciones, pero sí dejaran circular por

la zona fronteriza a la ZBE. Hay dos posturas claras opuestas entre oposición y gobierno, por lo que se espera alegaciones. Para hacer el proyecto técnico han seguido a raja tabla el anexo 1 del Real Decreto.

- Una de las cuestiones es la situación de la calidad del aire de la zona afectada (no la de la ciudad); así que han puesto unos equipos en un vehículo eléctrico para monitorizar esas zonas en movimiento en distintos días, georreferenciados y con una aplicación que permite realizar un análisis por segmento y compararlos con los valores de las cabinas fijas como control.
- El segundo informe es el de análisis de las alternativas a las restricciones absolutas: con ello han contemplado las paradas del transporte público y los parkings públicos disponibles, tanto dentro como fuera. Para poner una alternativa a las restricciones absolutas han permitido entrar a cualquier vehículo a los parkings públicos (pero no en la OTA). Y también han valorado el poder adquisitivo de las familias y han incluido un corte para poder aplicarles las restricciones o establecer moratorias.
- Para el informe de análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado se revisaron los establecimientos que están dentro de la zona y se ha hecho un análisis en cada uno de ellos sobre lo que pasaría si ese establecimiento se encontrara dentro o fuera de la ZBE, así como antes y después de la implantación de la misma.
- Otro de los informes es el análisis a los colectivos vulnerables. Han utilizado datos de tecnología por móviles para conocer los desplazamientos por edad e ingresos económicos. han podido observar que no existen diferencias significativas.
- Así mismo el proyecto también incorpora estudios internos económicos y jurídicos que dan validez al proyecto y a la ordenanza. Recalcan el informe de costes, porque todos los municipios están pidiendo subvenciones *Next generation* y es importante conocer los costes que supone, tanto la preparación como el mantenimiento de la ZBE. Finalmente, han realizado un informe de costes y beneficios de la ZBE, en que los resultados muestran que, a pesar de suponer un gasto importante, también tendrá un rendimiento elevado (del 9%, que pocos proyectos tienen).
- En el caso de Valladolid también contarán con varias exenciones (disponible en la ppt) y la implantación será por fases:
  - 2025, ordenanza prevista: restricciones a los sin etiqueta
  - 2026: restricciones a los sin etiqueta y B
  - 2027: restricciones a los sin etiqueta, B y C
  - 2030: solo entrarían los vehículos eco y los 0

Y progresivamente las moratorias también irán desapareciendo.

- Finalmente se abre debate sobre la forma de entender el concepto residente: es la persona conductora, el vehículo, a nombre de quien esté en tráfico, etc. Y cómo eso afecta en el caso de los vehículos de empresa especialmente. El debate deja en evidencia que cada ciudad lo aplicará de forma distinta.

11:30 Debate de las principales dudas relacionadas con el ámbito jurídico, u otras cuestiones.

La última novedad es la sentencia de noviembre 2023 del Tribunal Supremo, que ha tenido un interés que justifique esa sentencia.
El interés era determinar si el tribunal superior de Cataluña había sido proporcional a la hora de juzgar la sentencia en base a los derechos de medio ambiente, respecto a los de movilidad y los económicos. La sentencia del tribunal supremo ha dictado que el tribunal superior ha sido proporcional, y que lo que ha sentenciado ha sido por la falta de justificación del ayuntamiento de

Barcelona a la hora de implantar las restricciones, no entrando a valorar los derechos de salud, económicos y de movilidad.

12:00 – Cierre de la sesión y foto de los integrantes

Se agradece la participación de los asistentes y se confirma el interés de continuar con las reuniones de este grupo de trabajo. La próxima reunión se hará antes de verano. Así mismo, desde Udalsarea 2030 se solicita que compartan los temas sobre los que les gustaría trabajar en la próxima reunión.



