



Zonas de Bajas Emisiones

Zonas de Bien Estar

***#somosverdes***

---

## ÍNDICE

Introducción.....	3
Punto de partida, algunas cuestiones para tener en cuenta.....	4
1.Aparcamientos disuasorios.....	5
2.Aparcamientos en el centro de la ciudad OLA Azul .....	7
3.Aparcamientos de empresas privadas.....	7
4.Entornos escolares ubicados en el posible ámbito de las ZBE.....	10
5.Polígonos industriales, zonas de empresas, centros comerciales.....	11
6.Hospitales, Centros de Salud y Universidades.....	12
7.Transporte Urbano de Santander - TUS .....	13
8.Ferrocarril.....	16
9.Transporte público regional .....	17
10.Tarjeta única de pago transportes públicos en Cantabria .....	17
11.Transporte marítimo en la Bahía de Santander.....	17
12.Vehículos a motor e infraestructuras urbanas de la ciudad.....	18
13.Zonas de carga y descarga:.....	21
14.Campañas de concienciación y reuniones previas.....	22
15.Otros aspectos a tener en cuenta en la implantación de las ZBE .....	24
16.Situación y experiencia de otras ciudades del país, ZBE.....	26
17.Más consecuencias beneficiosas de las ZBE.....	27
18.Contexto legal.....	28
19.El proyecto de ZBE deberá contar, al menos, con el siguiente contenido para asegurar la calidad de este:.....	31



## Introducción

Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), o Zonas de Bienestar, son áreas de tráfico restringido a los vehículos más contaminantes en los centros de las ciudades, con el objetivo de reducir la contaminación y los altos índices de ruido, para mejorar la salud de las personas. En lo que respecta a Cantabria, debe implantarse por Ley en las ciudades de Santander y Torrelavega que tienen una población de más de 50.000 personas.

Desde **Verdes Equo Cantabria** entendemos que es necesario que la población conozca los verdaderos objetivos de las ZBE, que son la mejora de la calidad del aire y los altos índices de ruido y proteger así la salud de las personas y la del Planeta. Por esos motivos, buscamos promover y reforzar el conocimiento contra el Cambio Climático en esta sociedad, en este caso de Cantabria y la necesaria e imprescindible participación ciudadana, tal y como recoge la Ley de Cambio Climático y transición energética, en vigor desde mayo del año 2021.

Es lamentable que una medida que beneficia a la salud de la población pueda provocar, si no se informa y explica adecuadamente, el rechazo social por la cobardía de los partidos políticos responsables de los gobiernos municipales, que no han realizado los trabajos previos a esa implantación de ZBE, entre otras las necesarias campañas de educación y sensibilización y sin la necesaria participación ciudadana, mediante colectivos sociales, asociaciones de barrios, ciudadanía, etc.

Sin entrar en el análisis de los beneficios que son evidentes, con la implantación de las ZBE, este documento pretende ser un borrador de trabajo que ofrece **Verdes Equo Cantabria**, con ideas y planteamientos posibles a seguir para el establecimiento de estas en Santander y en Torrelavega, aunque es esta última



© VERDES EQUO CANTABRIA

ciudad la implantación está más avanzada. Zonas que deberían estar implantadas desde el día 1 de enero de 2023, en Santander lleva dos años de retraso y sin avances, según la normativa estatal en todas aquellas ciudades del país con una población superior a los 50.000 habitantes.

Sin duda, puede ser complejo implantar, de buenas a primeras las ZBE si previamente no se han hecho una serie de actuaciones y obtenidos datos relacionados con bastantes parámetros, variables y aspectos para tener en cuenta y que se describen a continuación de forma genérica, como una aportación importante para la implantación de las ZBE.

### **Punto de partida, algunas cuestiones para tener en cuenta**

Cada ciudad tiene sus características y es necesario hacer un detalle de aquellos aspectos o elementos que intervendrán en la creación de las ZBE.

Santander, es una pequeña ciudad del norte de España, junto al mar Cantábrico, con una población aproximada de 174.000 habitantes y una superficie de unos 36 km<sup>2</sup>. Su estructura física es principalmente longitudinal, a lo largo del eje “Este - Oeste”, junto a la bahía y las playas; y del eje “Norte – Sur” cota a nivel del mar, bahía de Santander, ascenso a la parte alta de la ciudad, 70 metros y de nuevo descenso a la costa al nivel del mar. Entre esos ejes reside la mayoría de la población de Santander con un importante grupo de barrios en el extrarradio.

Como punto de partida, se analizan un número de elementos o variables importantes de Santander que serían de interés para la implantación de las ZBE.



© VERDES EQUO CANTABRIA



Campos de Sport del Sardinero ¿aparcamiento disuasorio?

Descripción y características de estos elementos o variables

## 1. Aparcamientos disuasorios

Los aparcamientos disuasorios, deberían ser espacios ubicados en las entradas de la ciudad de Santander, con una superficie adecuada a las necesidades, para que las personas que proceden con sus vehículos de fuera del municipio, principalmente, puedan aparcar los mismos y acceder en transportes sostenibles al centro de la ciudad en donde se encuentran ubicados los principales servicios públicos, comercios y necesidades de la población.

Estado de la situación actual al respecto y creación de los aparcamientos disuasorios posibles:



© VERDES EQUO CANTABRIA

En principio sería necesarios varios en ese eje “Este – Oeste”. Uno en la zona “este”, entrada de la ciudad, en el espacio denominado la Marga, en unos terrenos actuales de la Autoridad Portuaria de Santander. También sería interesante un estudio adecuado para la implantación de otros aparcamientos disuasorios en el entorno de los municipios del área metropolitana de la Bahía de Santander: Camargo, Astillero, Santa Cruz de Bezana. Se da la circunstancia en estos entornos de la proximidad de las estaciones y paradas de trenes que tienen como destino Santander.

Este espacio ocupado por la Autoridad Portuario debería ser cedido al Ayuntamiento de Santander, sin embargo, a pesar de ser ambas instituciones del mismo partido político, no acaban de solucionar esta opción para el bien de la ciudad a pesar de reiteradas promesas electorales en sus programas.

Otra ubicación adecuada, es la existente en el otro extremo, del eje “Este – Oeste”, en este caso en el “oeste” en los Campos de Sport del Sardinero, en principio aprovechando el actual espacio, que si bien tiene esa denominación de “aparcamiento disuasorio” no cumple esta función. Existen varias razones por las cuales es un espacio poco aprovechado actualmente para esa disposición.

Este aparcamiento está ocupado habitualmente tan solo al 30-40% en época de mayor afluencia como debería ser en verano. A lo largo del año y sobre todo en verano se instalan todo tipo de actuaciones como las Ferias de Santiago, Feria de las Naciones, Circos, Ferias del automóvil y otros espectáculos similares. El hecho de tener muy cerca, lo que se denomina un Intercambiador del Servicio Municipal de Transportes Urbanos (TUS) daría un buen servicio después de aparcar el coche en este espacio.

Plantear como disuasorios vinculados a temas laborales, mediante convenio con el Ayuntamiento de Santander, con los empresarios de dichos aparcamientos, el de la Residencia Cantabria para empleados del Hospital Valdecilla, las antiguas cocheras del TUS de Santander y algún otro espacio similar.

Como premisa en cualquier aparcamiento disuasorio que se quiera implantar en la ciudad hay que decir que no funcionarían hasta que se restrinja la entrada de vehículos al centro de Santander con la implantación de las ZBE.



© VERDES EQUO CANTABRIA

## 2. Aparcamientos en el centro de la ciudad OLA Azul

Ante la implantación de las ZBE es necesario realizar y dar a conocer a la ciudadanía, un análisis del número de plazas, ubicación, costes etc. de las actuales plazas de aparcamiento OLA Azul y su posible reducción o conversión en plazas de aparcamiento en OLA Verde para residentes, principalmente, y otros tipos de modalidad que están recogidos en la nueva Ordenanza que está en elaboración desde hace tiempo.

Las plazas de aparcamiento de la OLA Azul, está distribuidas por toda la ciudad, sin haber tenido en cuenta la prioridad de aparcamiento para vecinos y residentes, que lo hubiera convertido en OLA Verde, muy necesaria para estos colectivos, principalmente en los barrios de la ciudad. Este tipo de plazas de aparcamiento de OLA Azul origina que muchos vehículos estén dando vueltas por la ciudad al objeto de encontrar plazas vacías, lo cual genera altos grados de contaminación.

También es necesario valorar la proximidad de muchas de estas plazas de la OLA Azul a los aparcamientos descritos en el apartado 3, siguiente. Por ejemplo, es un caso sorprendente un espacio junto al Mercado de la plaza de la Esperanza, que por las mañanas está dedicado a la venta en puestos de diversos alimentos, unos días y otros a mercado de ropa. Sin embargo, fuera de esa ocupación se dedica a aparcamientos en OLA Azul, cuando al lado hay un aparcamiento subterráneo privado. ¿No podría dedicarse ese espacio a un espacio Verde para la ciudadanía, cerrado al tráfico rodado y peatonalizar esa zona, por poner un ejemplo?

En resumen, conocer los datos suficientes de lo descrito y hacer un ejercicio de transparencia por parte del equipo de gobierno municipal de Santander.

## 3. Aparcamientos de empresas privadas

Resulta llamativo el gran número de aparcamientos de empresas privadas y públicas (RENFE-FEVE), con concesiones del Ayuntamiento de Santander que hay en la ciudad, un total de 16 aparcamientos en el centro de la ciudad, en una superficie tan reducida de 3 km<sup>2</sup>, desde Valdecilla hasta Puertochico.

Es muy necesario iniciar un estudio y análisis serio y obtener información sobre número de plazas, tarifas, vinculación de esas plazas con personas residentes, beneficios de las empresas para vincularlo con las tarifas, etc. En resumen, información, transparencia.



En este momento y ante la próxima implantación de las ZBE también se debería estudiar, cómo se va a contemplar su acceso en el caso de estar incluidos en las ZBE.

Es previsible que el uso de estas plazas irá en detrimento, por lo que el enfoque a plazas de aparcamiento para residentes o el estudio para otros usos será un trabajo que realizar.



La relación de los aparcamientos son los siguientes:

1. Aparcamiento Residencia Cantabria, próximo al Hospital Valdecilla. En la actualidad se encuentra prácticamente desocupado y tiene una tarifa de 9,8 euros diarios. Por la situación descrita sería una buena opción que el Ayuntamiento de Santander estableciera un contrato de colaboración o acción similar, para el uso de los trabajadores del Hospital Marqués de Valdecilla en unas condiciones económicas adecuadas para los usuarios.
2. Aparcamiento Mendicouague, ubicado junto a varios barrios de la ciudad con problema de aparcamiento para los residentes y que actualmente se encuentra con una mínima ocupación. De reciente construcción se pretendía que fueran ocupado por los vecinos, con precios de mercado elevados y la



© VERDES EQUO CANTABRIA

realidad confirma el error en su construcción y beneficio a favor de empresas privadas.

3. Aparcamiento Valdecilla Norte, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.
4. Aparcamiento Valdecilla Sur, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.
5. Plaza de Méjico, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.
6. Aparcamiento calle Castilla- Marga, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.
7. Aparcamiento plaza Numancia, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.
8. Aparcamiento Alameda de Oviedo, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.
9. Aparcamiento plaza del Ayuntamiento, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos. Es relevante que los concejales del ayuntamiento de Santander aparquen de forma gratuita, así como otro personal de la institución que se desconoce.
10. Aparcamiento Mercado de la Esperanza, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.
11. Aparcamiento plaza de las Estaciones, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.
12. Plaza de Atarazanas, zona Ferry, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.
13. Aparcamiento de Correos, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.
14. Aparcamiento plaza Pombo, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.
15. Aparcamiento Puertochico, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.



© VERDES EQUO CANTABRIA

16. Aparcamiento barrio de Tetuán, conocer información sobre plazas, tarifas y otros aspectos.

Sobre estos aparcamientos sería necesario tener información sobre las condiciones y los plazos de la concesión administrativa por parte del Ayuntamiento de Santander y valorar, con la finalización de esos plazos, las nuevas condiciones que beneficie al aparcamiento de residentes y estudiar otros posibles usos.

#### 4. **Entornos escolares ubicados en el posible ámbito de las ZBE.**

Para la implantación de las ZBE se debe analizar la situación y ubicación de los centros escolares para evitar la contaminación y cuidar la salud del alumnado:

- Número de centros escolares existentes en el municipio de Santander y su ubicación.
- Conocer su entorno con relación al tráfico y características de esas calles.
- Conocer sus características medio ambientales, espacios verdes, posibilidades de renaturalización.
- Estudiar la posibilidad de implantar caminos escolares en función del domicilio de los alumnos al centro educativo.
- Posible implantación de aparcamientos temporales para aquellas familias que no puedan prescindir del uso del coche para llevar a sus hijos e hijas al colegio.
- Estudiar el cierre al tráfico de las calles próximas a los colegios en horarios de entrada y salida.
- Otros aspectos en colaboración con el Ayuntamiento de Santander, la Consejería de Educación, AMPAS y demás personas vinculadas a la comunidad educativa.



© VERDES EQUO CANTABRIA

La implantación de las ZBE obligará a ese estudio irremediablemente, que debería estar hecho ya que la norma establece estas zonas desde el 1 de enero del 2023.



## 5. Polígonos industriales, zonas de empresas, centros comerciales.

En Santander existen zonas industriales o naves comerciales como concesionarios de coches, ubicados en las afueras de la ciudad, en el ámbito del municipio santanderino como el Polígono de Candina, que a su vez está próximo a una gran industria Global Steel Wire en Nueva Montaña Quijano.

Por otra parte, también en otro extremo de la ciudad, colindando con el municipio de Bezana, se encuentra el Parque Científico y Tecnológico de Cantabria (PCTCAN).



© VERDES EQUO CANTABRIA



Hay otras áreas como son los Centros Comerciales próximos a los dos puntos descritos anteriormente.

En todos ellos hay un movimiento importante de trabajadores/ras y ciudadanía que se desplazan a estos lugares, en la mayoría de los casos con vehículos a motor particulares.

Si bien las ZBE no hacen referencia concreta a estos espacios, si es necesario evaluar y analizar las condiciones de todo tipo con relación al número de vehículos que se desplazan a diario y la necesidad de establecer modos de transporte sostenibles, como el transporte público urbano TUS o el uso de la bicicleta con la implantación de caminos laborales.

## 6. Hospitales, Centros de Salud y Universidades

Estos espacios, Hospitales, Centros de Salud y Universidades son lugares a los que acuden gran número de personas, tanto los trabajadores/as como usuarios que demandan sus servicios.



© VERDES EQUO CANTABRIA

Los vehículos a motor, en la mayoría de los casos son los medios de movilidad que se utilizan, en muchas ocasiones por hábito y en otras por necesidad.

Si en estos centros hubiera la facilidad de un buen transporte público, urbano TUS, o una política de movilidad sostenible como es la bicicleta, en el caso principalmente de la UNICAN las condiciones de contaminación y necesidades de aparcamiento serían distintas. La UNICAN dedica mucho espacio al aparcamiento de coches, siendo un caso contrario al de otras Universidades del país. Sería necesario por parte de sus responsables, proceder a un estudio de esa problemática como en alguna ocasión se les ha indicado desde el Gobierno Regional que ha subvencionados planes de movilidad sostenible a dicha entidad.

En el caso de los trabajadores del Hospital Marqués de Valdecilla, que muchos acuden en vehículo a motor con origen fuera del municipio de Santander, sería necesario la implantación de aparcamientos disuasorios, como el demandado de la Marga, descrito en el punto 1. APARCAMIENTOS DISUASORIOS o las cocheras del TUS, actualmente en desuso. Otra opción interesante es que el Ayuntamiento llegue a un acuerdo con los aparcamientos privados con concesión para favorecer el aparcamiento a los trabajadores/as del centro médico en unas condiciones favorables.

Por último, los Centros de Salud tienen una problemática importante para el aparcamiento de las personas, muchas con circunstancias de urgencia o movilidad reducida, que es necesario estudiar y adecuar a esas circunstancias.

## **7. Transporte Urbano de Santander - TUS**

En estos momentos la implantación de un servicio de Transportes Público de Santander, TUS, ágil, eficaz y eficiente es una necesidad y alternativa al uso de vehículos a motor.



© VERDES EQUO CANTABRIA



Hay que realizar un estudio serio de las necesidades de ese transporte público TUS. Líneas no solo en el eje “este-oeste” de la ciudad, que es el más ofrecido y por otro parte saturado de autobuses que se solapan, sino en el eje “norte- sur” que está mal implantado y desarrollado.

Hay muchos barrios ubicados en el extrarradio de la ciudad de Santander, lejos del centro de la ciudad en donde acude la ciudadanía a realizar múltiples servicios o trabajar. Barrios en donde el TUS llega con poca frecuencia y con recorrido muy largos, lo que hace que sus vecinos acudan al uso del vehículo a motor para acercarse al centro. Ejemplos de estos barrios: Monte, La Albericia, Grupo Ateca, Cazoña, el Alisal, Cueto-Valdenoja, Peñacastillo, etc. por poner algunos ejemplos.

En otros barrios de la ciudad, como son los que están a lo largo del paseo Altamira, eje “este – oeste” en donde reside mucha gente, además personas mayores, el único recorrido principal es el del TUS, línea número 5 que suele ir lleno, ya desde la Alameda de Oviedo, en una de sus direcciones, no pudiéndolo usar mucha gente en horarios de mayor demanda. En la avenida de los Castros, desde Cazoña, ocurre algo similar. Poca frecuencia de autobuses.

En el eje “norte – sur” de forma transversal desde Valdecilla hasta Miranda, hay un solo autobús del TUS, micro, el número 16 que hace un gran servicio. Sería necesario más autobuses similares conectando Valdenoja—Cueto, Monte Grupo



© VERDES EQUO CANTABRIA

Ateca, a través de la avenida “Amparo”, Polio, sorteando la Avenida de la Constitución, S-20.

Líneas frecuentes y recorridos directos a la UNICAN y centros de trabajo como el PCTCAN.

Igual estudio para viviendas existentes en el área de la Albercía, Corbán, Alisal, Cazoña, PCTCAN.

Si se llegaran a implantar los aparcamientos disuasorios, debería ser con lanzaderas de autobuses TUS, buenas frecuencias y tarifas reducidas y buscar la combinación con los trenes de cercanías.

***El Anexo II del RD. 1052/2022 sobre la implantación de las ZBE es muy claro e interesante en los parámetros que exigen a los Ayuntamientos y que se indican aquí la necesidad de algunos datos de interés que en concreto de Santander desconocemos:***



© VERDES EQUO CANTABRIA

*h) Red de transporte público urbano e interurbano:*

- 1. Número de líneas.*
- 2. Longitud total de líneas.*
- 3. Cobertura de la red (porcentaje de población, porcentaje de empleos y porcentaje de territorio), Distancias consideradas: 300 metros a paradas de autobús urbano y 500 metros a estaciones de tranvía, metro y tren.*
- 4. Número de viajeros anual y diario.*
- 5. Velocidad media comercial.*
- 6. Tiempos de viaje en transporte público versus automóvil particular.*
- 7. Cobertura horaria.*
- 8. Frecuencias medias.*
- 9. Porcentaje de paradas o estaciones dentro/fuera de las ZBE.*
- 10. Grado de intermodalidad: facilidad para el trasbordo (distancias cortas, intuitivas, señalizadas y sin barreras físicas, utilización del mismo billete...), disponibilidad de estacionamiento para bicidetas, integración para el transporte intermodal de bicicletas u otras medidas de accesibilidad.*
- 11. Flota de autobuses cero emisiones, de bajas emisiones o con «combustibles limpios» y accesibles dedicados al transporte público urbano.*

## **8. Ferrocarril**

Un transporte que está de “actualidad” en Cantabria por su ineficacia, son los trenes de cercanías y la necesidad de la mejora en líneas generales respecto a la situación actual y potenciación del servicio de trenes, con buenas frecuencias, sobre todo con relación a los municipios próximos a Santander y dando mucha importancia a la línea Santander-Torrelavega, y entre otras como Solares, Liérganes, etc.

Este apartado tiene mucha información y no es necesario entrar en profundidad.

Si destacar la importancia de conexión con los transportes públicos, no solo municipales, sino con las líneas discrecionales de transporte público para que se sincronicen los horarios.



© VERDES EQUO CANTABRIA

El concepto de intermodalidad toma mucho protagonismo en el caso del uso de la bicicleta y aparcamientos disuasorios en muchas de las estaciones de la región, para favorecer este tipo de transporte en sustitución del vehículo a motor.

## **9. Transporte público regional**

Importante la creación de un Consorcio de Transportes de Cantabria, demandado por colectivos de movilidad, como las Mesas de Movilidad de Cantabria y Cantabria ConBici, durante los últimos años.

Una pieza que puede tener gran relevancia mientras tanto y con relación a la creación del Consorcio de Transportes de Cantabria, sería crear un transporte público interurbano del Área Metropolitana de la Bahía de Santander, con los municipios de Santander, Camargo, Santa Cruz de Bezana, Astillero, Marina de Cudeyo, entre otros, con la premisa de una buena planificación, principalmente del TUS de Santander. Con la existencia actual del Intercambiador de Valdecilla, este espacio podría ser el lugar de fin de trayecto para muchos de esos autobuses del Arco de la Bahía y zonas próximas a Santander, procedentes por ejemplo de Liencres, que no tendrían la necesidad de entrar al centro de la ciudad de gran número de autobuses.

Para este planteamiento tendría que crearse una Tarjeta Única de transportes de Cantabria para autobuses, trenes, lanchas, etc. con las opciones temporales de transbordo, con campañas de concienciación sobre las ventajas de este medio y los beneficios para la salud y el medio ambiente de no meter en la ciudad gran número de autobuses, como se ha dicho anteriormente.

## **10. Tarjeta única de pago transportes públicos en Cantabria**

Indicado anteriormente y argumentado su objeto en el apartado anterior.

Este concepto no es una novedad para otras Comunidades Autónomas del país que ya utilizan este medio único y el Gobierno de Cantabria lleva mareando la “perdiz” demasiados años.

## **11. Transporte marítimo en la Bahía de Santander**

Potenciar el uso de la lancha en el arco de la Bahía de Santander, no solo entre las poblaciones de Pedreña y Somo, sino incluir también desde Astillero, Camargo a Santander, y en verano a las playas.



© VERDES EQUO CANTABRIA

Incluir este medio marítimo en la creación del Consorcio de Transportes de Cantabria.

Realizar un estudio y análisis exhaustivo teniendo en cuenta el cambio de los actuales barcos – lanchas – con carburantes derivados del petróleo con otros más respetuosos con el Medio ambiente.



Este transporte está en régimen de monopolio prácticamente, Los Reginas y debería realizarse un estudio serio y ajustes de los precios, ya que utilizarlo diariamente supone un gran desembolso.

## 12. Vehículos a motor e infraestructuras urbanas de la ciudad

Es indispensable tener toda la información que pueda ser relevante y a la vez transparente, como norma, para la ciudadanía.

Datos sobre todos los vehículos a motor vinculados a Santander y sobre la antigüedad de los mismos acordes a las cuatro etiquetas de ZBE fijadas por la



© VERDES EQUO CANTABRIA

Dirección General de Tráfico. Teniendo en cuenta que no sólo se va a analizar los relativos a Santander, sino que debería tenerse en cuenta un estudio estadístico de coches con procedencia del resto de Cantabria principalmente.

Tabla de las diferentes pegatinas/distintivos establecidos en la normativa de ZBE:

<b>Pegatina/distintivo Cero (0) emisiones</b>
Es el distintivo de color azul y aplica a:
<i>Vehículos eléctricos con batería (Battery Electric Vehicle, BEV)</i>
<i>Vehículos eléctricos con autonomía extendida (Range Extender Electric Vehicle, REEV ó Extended Range Electric Vehicle (EREV))</i>
<i>Vehículos eléctricos híbridos enchufables (Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV) con una autonomía igual o mayor a 40 km</i>
<i>Vehículos de pila de combustible (Fuel Cell Electric Vehicle, FCEV)</i>
<b>Pegatina/Distintivo ECO</b>
Es el distintivo de color verde y azul, aplica a:
<i>Vehículos híbridos enchufables (Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV) con autonomía inferior a 40 km</i>
<i>Vehículos híbridos no enchufables (Hybrid Electric Vehicle, HEV)</i>
<i>Vehículos propulsados por gas natural (Gas Natural Comprimido, GNC y Gas Natural Licuado, GNL)</i>
<i>Vehículos propulsados por Gas Licuado del Petróleo (GLP)</i>
<b>Pegatina/Distintivo C</b>
Es el distintivo de color verde, aplica a:
Turismos y furgonetas ligeras de gasolina, matriculadas a partir de enero de 2006
Turismos y furgonetas ligeras diésel matriculadas a partir de 2014
Vehículos de más de 8 plazas y pesados, de gasolina o diésel, matriculados a partir de 2014
Motocicletas (motos), ciclomotores, triciclos, cuadríciclos de gasolina deben cumplir la norma Euro 4, 5 y 6.
Motocicletas (motos), ciclomotores, triciclos, cuadríciclos de diésel deben cumplir la norma Euro 6.
<b>Pegatina/Distintivo B</b>
Es el distintivo de color amarillo, aplica a:
Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2000
Turismos y furgonetas ligeras diésel matriculadas a partir de enero de 2006



© VERDES EQUO CANTABRIA

Vehículos de más de 8 plazas y pesados, de gasolina o diésel, matriculados a partir de 2005
Motocicletas (motos), ciclomotores, triciclos, cuadriciclos de gasolina deben cumplir la norma Euro 3
Motocicletas (motos), ciclomotores, triciclos, cuadriciclos de diésel deben cumplir norma Euro 4 y 5.

- Censo total y parcial de vehículos a motor en Santander y antigüedad relacionada con las etiquetas de la DGT para las ZBE, vinculados a los distritos existentes en la ciudad actualmente (8 distritos) establecidos por el gobierno municipal (foto).
  - Análisis de la idoneidad de la estructura actual por distritos planteada por el Ayuntamiento y objeto. Conocimiento de la información que exista sobre la misma, para su estudio y posible modificación. Tanto de coches como datos complementarios de población y otros.
  - Sería interesante conocer por población las áreas que se utilizan en las mesas electorales y si guardan relación con esos distritos.



- Datos de circulación de vehículos a motor por las calles de Santander, con mayor densidad de tráfico. Creación de un inventario, catálogo.



© VERDES EQUO CANTABRIA

- Datos de vehículos a motor de servicios de reparto, zonas de carga y descarga que trabajan en Santander.
- Datos sobre calles con límite de circulación, 30, 40, 50 etc. en Santander. Creación de un inventario, catálogo. Análisis posterior.
- Datos sobre calles de vía única, doble vía, mixto, rotondas, etc. en Santander. Creación de un catálogo, inventario. Análisis posterior.
- Datos sobre semáforos, pasos de cebra, etc. en Santander Creación de un inventario, catálogo. Análisis posterior
- Horarios, franjas horarias, en las que hay mayor densidad de tráfico en las calles de Santander, tanto de vehículos a motor privados, como de reparto.
- Datos sobre el transporte público TUS de la ciudad. Autobuses, líneas, pasajeros. Anexo II del RD 1052/2022. descrito en su apartado correspondiente (7) Transporte Público TUS.
- Datos sobre transporte público interurbano relacionado con los municipios más próximos a Santander, Santa Cruz de Bezana, Camargo, Astillero, Piélagos, Marina de Cudeyo, así como los procedentes de la segunda ciudad de Cantabria, Torrelavega.
- Datos sobre transporte marítimo en la Bahía de Santander
- Datos sobre siniestrabilidad y tipología de accidentes.

### 13. Zonas de carga y descarga:

Análisis y definición de las zonas de carga y descarga existentes actualmente en la ciudad, vinculándolo con el número de vehículos que se dedican a esta tarea de reparto, así como su antigüedad.

Con los datos de referencia de este apartado, tanto vehículos como espacios de carga y descarga, analizar las necesidades en las nuevas ZBE.

Establecimiento de zonas, almacenes en el extrarradio de la ciudad que faciliten el reparto de manera sostenible de acuerdo con el concepto conocido como “Última milla” existente en otras ciudades.



© VERDES EQUO CANTABRIA

Valorar los estudios y proyectos implantados en otras ciudades en lo conocido como “Última milla”.

#### 14. Campañas de concienciación y reuniones previas

Para **Verdes Equo Cantabria**, es una cuestión fundamental en la implantación de las ZBE la información a la ciudadanía y a las asociaciones de barrios, del alcance y consecuencias que esta nueva norma tendrá en la ciudad en cuanto al uso del coche y su antigüedad. El Anexo I del RD 1052/2022 hace referencia a este punto.

Por otra parte, deberían mantenerse reuniones en el mismo sentido anterior con colectivos como: taxis, empresas de transporte público, empresas de reparto de todo tipo de productos, empresas de servicios, concesionarios de vehículos a motor etc.

Estos aspectos son fundamentales ya que no se puede o debe implantar nada si previamente no se ha informado al respecto. El Cambio climático y el deterioro del Medio ambiente es una realidad que tiene sus consecuencias en la salud de las personas, motivo por el cual es una tarea constante que debe hacerse desde los gobiernos municipales, en concreto del de Santander, con las herramientas que el Gobierno de la nación ha puesto en sus manos.

Planificación y debates públicos con partidos políticos, colectivos sociales, asociaciones de barrios, de movilidad, etc., como hará **Verdes Equo Cantabria** en la presentación pública de este documento de ZBE.

Debería hacerse un ejercicio de transparencia y debates públicos sobre la implantación de las ZBE, las razones y consecuencias de su implantación.

En este momento se lleva ya un retraso de dos años en su implantación, 1 de enero de 2023, al menos en las ciudades de Cantabria, Santander y Torrelavega.

Llevar una planificación de mesas de participación en donde se valoren los pros y contras y se escuche a la ciudadanía.

Los gobiernos municipales salientes tienen que hacer una prioridad la implantación de las ZBE.

**Verdes Equo Cantabria**, ha diseñado en un mapa una propuesta con la delimitación de las posibles ZBE para Santander (foto)



© VERDES EQUO CANTABRIA



## 15. Otros aspectos a tener en cuenta en la implantación de las ZBE

Antes de llevar a cabo la implantación de las ZBE sería interesante plantearse una serie de preguntas vinculadas con la **#MovilidadSostenible en Santander** que no sabemos si una cuestión tan básica entra en los pensamientos de la corporación municipal santanderina

Dentro de las adaptaciones que tendrá que realizar Santander, habrá que responder a varias de las preguntas/interrogantes como las siguientes:

1. ¿Ha conformado el Ayuntamiento de Santander un equipo de trabajo suficientemente dimensionado para la implantación de las ZBE o tiene la intención de adjudicarlo a empresas externas con el consiguiente coste para la ciudadanía?
2. ¿Con qué recursos humanos y administrativos se controlará la gestión de todos los procesos vinculados a la implantación de ZBE por parte del Ayuntamiento de Santander? ¿Se adjudicará a una empresa externa?
3. ¿Datos de la calidad del aire en función de los datos históricos, de las estaciones de medición (¿son suficientes, están bien ubicadas, etc.?) como punto de partida para determinar las zonas de la ciudad con mayor contaminación para su delimitación como ZBE?

Información del CIMA de las estaciones actuales. Mediciones realizadas particularmente por el Ayuntamiento de Santander <https://airecantabria.com/> Red Automática de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Cantabria, etc.

4. ¿Se ha hecho un análisis por parte del Ayuntamiento de Santander de las posibles áreas de la ciudad que serán o pueden ser ZBE?
5. ¿Ha valorado el Ayuntamiento de Santander aspectos de movilidad como los aparcamientos de la ciudad OLA Azul y su posible transformación en OLA Verde para los residentes; otro tipo de aparcamientos como se ha hecho referencia en otros apartados anteriores; aparcamientos disuasorios existentes actualmente y que repercutirán en las ZBE?



© VERDES EQUO CANTABRIA

6. ¿Se ha preparado una planificación de información a la ciudadanía, profesionales del transporte, empresas de reparto, colectivos de movilidad, AA.VV. etc. sobre el alcance y pretensiones de la implantación de ZBE?
7. Tras superarse el plazo marcado por el Gobierno de España, 1 de enero de 2023, para la implantación de las ZBE ¿cuándo se definirán e implantarán las ZBE en Santander, implantación progresiva, planificación de hitos? De momento incumplimiento total de la normativa vigente.
8. En caso de no ser ZBE continuas y estables ¿cuál es el ámbito semanal y horarios de las ZBE que se quieren implantar en Santander?
9. ¿Qué coches no pueden entrar en las ZBE de Santander teniendo en cuenta la clasificación de etiquetas, cuatro etiquetas, establecidas por la DGT y cuáles serán las pautas de permisibilidad en determinadas circunstancias o condiciones para los residentes?
10. ¿Cómo se señalarán las ZBE de Santander y cómo serán las características técnicas para el control de entrada de vehículos a motor?
11. ¿Cómo se controlará los coches que no pueden circular en la ZBE de Santander y sin embargo pretendan acceder a los aparcamientos privados con concesiones del Ayuntamiento de Santander, si se autoriza su entrada? Vinculación de programas informáticos para el control de esos vehículos.
12. ¿Será obligatorio llevar las etiquetas en cada vehículo o es suficiente la lectura de la matrícula para su entrada en las ZBE?
13. ¿Pueden circular los vehículos históricos en las ZBE de Santander?
14. ¿Puede circular con un vehículo de alquiler en la ZBE de Santander?
15. ¿Cómo afecta a los vehículos profesionales, taxis, carga y descarga, en las ZBE de Santander?
16. ¿Pueden entrar los vehículos con matrícula extranjera en las ZBE de Santander, para tomar el Ferry o circular por la ciudad?
17. ¿Será pagar un condicionante para poder entrar en las ZBE favoreciendo a las personas de mayores recursos económicos?



18. ¿Qué les va a pasar a las ciudades, como es presumible en Santander, que no logren conseguir los objetivos mínimos establecidos? ¿Hay o habrá mecanismos sancionadores?
19. ¿Es posible utilizar un método de monitorización de vigilancia que no haga necesarias las pegatinas? El reconocimiento automático de matrículas (ANPR) es una tecnología que utiliza el reconocimiento óptico de caracteres en imágenes para leer las matrículas de los vehículos. Ejemplo ciudad Bruselas, Barcelona, etc. para el control, entre otros aspectos de coches que entran en los aparcamientos subterráneos existentes en la ciudad.



## 16. Situación y experiencia de otras ciudades del país, ZBE

Sería un punto relevante contactar con los responsables de esas ciudades, como podría ser el caso de Valladolid para tener un conocimiento y la problemática que han tenido en su implantación.



© VERDES EQUO CANTABRIA

## Otro aspecto relevante, las Green-Zones

La aplicación Green-Zones te ayuda a llevar la cuenta de las cosas. Con más de 200 zonas ambientales en Europa, tienes todo a la vista:

¿Dónde hay prohibiciones de conducir? ¿Estoy afectado? ¿Cuándo puedo conducir y cuándo no? ¿A qué clase de multas me enfrento? ¿Mi hotel está en una zona de baja emisión? ¿Dónde puedo seguir conduciendo con mi viejo vehículo? ¿Cómo es la calidad del aire en mi ciudad?

- Toda esta información y mucho más puede consultarse en la aplicación Green-Zones, personalizada para tu vehículo. <https://www.green-zones.eu/es/>

### **17. Más consecuencias beneficiosas de las ZBE**

Independientemente de lo indicado en la Normativa correspondiente a las ZBE hay mejoras en la vida de las personas que se pueden conseguir y que es interesante recalcar una vez más:

- No olvidar que el objetivo de las ZBE es trasladar la actual movilidad del vehículo privado al transporte público.
- 9% aumento de ventas en comercios locales en el caso de la implantación de las ZBE
- Instalación de cámaras para controlar los accesos y controles aleatorios
- Los vehículos a gas no merecen un trato de favor en las ZBE.
- Los peajes son una herramienta eficaz para reducir el número de vehículos que entran en la ciudad, pero favorece a las clases más pudientes. Si embargo puede aportar fondos para invertir en el resto de las medidas que deben ponerse en marcha para acercarse a un modelo de ciudad con bajo uso del vehículo privado a motor.
- Ejemplo de página municipal donde gestionar excepciones, ciudad de Lyon:
- <https://demarches.toodego.com/sve/zone-a-faibles-emissions-demande-d-une-derogation/>



© VERDES EQUO CANTABRIA

## 18. Contexto legal

- 21.ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático («Acuerdo de París»)
- Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible
- Pacto Verde Europeo y Estrategia Europea descarbonización 2050
- Reglamento 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima: los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima (PNIEC) y la Estrategia de Descarbonización
- RD 102/2011 relativo a la mejora de la calidad del aire <https://www.boe.es/boe/dias/2011/01/29/pdfs/BOE-A-2011-1645.pdf>
- RD 39/2017 que modifica RD 102/2011 [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-914](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-914)
- Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética. <https://www.boe.es/boe/dias/2021/05/21/pdfs/BOE-A-2021-8447.pdf>
- RD. 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regula las zonas de bajas emisiones ZBE

## Contexto sanitario OMS

Contaminación del aire ambiente

[https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

Directrices mundiales de la OMS sobre la calidad del aire

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Puntos que resaltar de las normas concretas sobre ZBE como aspectos de mayor interés



© VERDES EQUO CANTABRIA

A nivel nacional, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y su desarrollo reglamentario, han servido hasta la fecha como norma básica para enmarcar la respuesta a los problemas de la contaminación atmosférica, y han hecho posibles importantes mejoras en las emisiones de la mayoría de los contaminantes atmosféricos, así como en la calidad del aire.

Más recientemente, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio climático y transición energética, dando respuesta a los compromisos internacionales y europeos adquiridos por España, pone en el centro de la acción política la lucha contra el cambio climático y la transición energética, como vector clave de la economía y la sociedad para construir el futuro y generar nuevas oportunidades socioeconómicas.

Existen niveles de contaminación con efectos adversos muy significativos para el medio ambiente y la salud humana, particularmente en las aglomeraciones urbanas.

Según los últimos datos facilitados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), nueve de cada diez personas en el mundo respiran aire altamente contaminado. Por su parte, la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) estima en más de 20.000 muertes prematuras en España al año a causa del nitrógeno (NO<sub>2</sub>), ozono (O<sub>3</sub>) y partículas en suspensión inferiores a 2,5 µm (PM<sub>2.5</sub>) mala calidad del aire atribuibles a los niveles de óxidos de nitrógeno.

En España, casi todas las capitales de provincia presentan datos de calidad del aire que incumplen los valores guía de las Directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud. Por otro lado, según los datos del Inventario Nacional de emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos, el sector transporte por carretera es responsable del 6,7% de las emisiones de partículas finas PM<sub>2,5</sub> (el 7,3%, si se considera el total de partículas en suspensión), y del 30,6% del total de emisiones de óxidos de nitrógeno a la atmósfera. Estos porcentajes aumentan significativamente si nos centramos en las zonas urbanas.

Diferentes formas de contaminación, como el ruido y la contaminación atmosférica, están causadas en numerosas ocasiones por una misma fuente, a menudo, en especial en las ciudades, el tráfico rodado. Por tanto, resulta importante abordar de manera coherente y coordinada ambos problemas, buscando mayores beneficios ambientales y eficacia en las medidas que se adopten



© VERDES EQUO CANTABRIA

Los Ayuntamientos de Santander y Torrelavega deberían de empezar o deberían haber empezado a hacer pedagogía y sensibilización con el concepto de ZBE y lo que va a suponer su implantación, por Ley, a partir de 2023: delimitado por una Ley 7/2021, de 20 de mayo, define las zonas de bajas emisiones como el ámbito de administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

Para la consecución de dichas mejoras en la calidad del aire, es necesario, en línea con lo dispuesto en el preámbulo de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, fijar objetivos concretos y cuantificables, que puedan ser convenientemente monitorizados y evaluados. Es asimismo necesario concretar unos requisitos mínimos para el establecimiento de las zonas de bajas emisiones en cuanto a aspectos básicos tales como su extensión, delimitación o condiciones de acceso.

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ha elaborado unas «Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE)», presentadas en noviembre de 2021. Estas directrices, asumidas por la Federación Española de Municipios y Provincias, se han convertido en el documento guía básico para el desarrollo de las ZBE por parte de los municipios.

Las ZBE deberán contribuir a mejorar la calidad del aire y acústica, de mitigar el cambio climático, a impulsar a el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles y a mejorar la eficiencia energética del transporte urbano.

Objetivos de las Zonas de Bajas Emisiones. 1. La implantación de las ZBE deberá contribuir al cumplimiento de los siguientes objetivos: a) Mejora de la calidad del aire y del medio ambiente sonoro. b) Mitigación del cambio climático c) Impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles y eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

El diseño de ZBE considerará zonas de especial protección aquellas en las que la sea más vulnerable, como los entornos escolares y hospitalarios o las residencias a de ancianos. En estas zonas, se podrán establecer objetivos y medidas adicionales.



© VERDES EQUO CANTABRIA

Restricción de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos y etiquetado ambiental. 1. Con objeto de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 3, el proyecto de ZBE deberá incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, de acuerdo con la siguiente jerarquía por modos de transporte: a) 1.º Peatón. b) 2.º Bicicleta. c) 3.º Transporte público. d) 4.º Vehículos con alta ocupación y movilidad compartida e) 5.º Automóviles motorizados particulares.

En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por potenciar los vehículos cero emisiones, la ciclogística y las soluciones de optimización ambiental de los repartos.

En el proceso de diseño e implementación de las ZBE, se facilitarán medidas que garanticen la participación de los diferentes agentes sociales y de organizaciones representativas que puedan tener intereses afectados.

Tipologías: Núcleo, anillo, especial y puntual

Contenido mínimo de las ZBE

### **19. El proyecto de ZBE deberá contar, al menos, con el siguiente contenido para asegurar la calidad de este:**

1. Localización del área objetivo de mejora de calidad del aire: ciudad (mapa), estaciones de medición de calidad del aire (mapa, coordenadas geográficas) o puntos de muestreos definidos para las campañas de los indicadores de calidad del aire, así como áreas de superación de los valores límite, en su caso.

2. Información general: tipo de zona (ciudad, área industrial o rural), estimación de la superficie contaminada (km<sup>2</sup>) y de la población expuesta a la contaminación, datos climáticos útiles, datos topográficos pertinentes, información suficiente acerca del tipo de organismos receptores de la zona afectada que deben protegerse. Autoridades responsables: nombres y direcciones de las unidades responsables de la elaboración y ejecución de las zonas de bajas emisiones. Análisis y proyección de los ahorros en consumo de energía final en el transporte.

3. Naturaleza y evaluación de la contaminación: concentraciones observadas durante los años anteriores (antes de la aplicación de las zonas de bajas emisiones), si el municipio dispone de dicha información, los valores podrán ser



© VERDES EQUO CANTABRIA

observados o modelizados, concentraciones medidas desde el comienzo del proyecto, técnicas de evaluación utilizadas.

4. Origen de la contaminación: lista de las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación (mapa), caracterización del parque circulante, cantidad total de emisiones procedentes de esas fuentes (t/ año), información sobre la contaminación procedente de otras regiones si procede, análisis de asignación de fuentes...

5. Análisis de la situación: detalles de los factores responsables de la superación (transporte, fuentes puntuales de contaminación, sistemas de climatización, formación de contaminantes secundarios en la atmósfera), detalles de las posibles medidas de mejora de la calidad del aire. Sería recomendable apoyarse en una modelización de calidad del aire para la definición de las medidas de restricción y el área mínima necesarias para la consecución de los objetivos de la mejora de la calidad del aire.

6. Lista y descripción de todas las medidas previstas en el proyecto de zonas de bajas emisiones, calendario de aplicación, sinergias con otros instrumentos (apartado 10 de este documento), estimación de la mejora de la calidad del aire que se espera conseguir, evidencias epidemiológicas y perspectiva de protección de salud pública, y estimación del plazo previsto para alcanzar esos objetivos.

7. Soluciones tecnológicas para la implantación de la ZBE.

8. Análisis jurídico de la naturaleza, derechos y obligaciones de la ZBE que se pretende implantar en el municipio, incluyendo la competencia, potestades administrativas (especialmente sancionadora) e instrumentos adecuados para su puesta marcha (convenios de colaboración...)

9. Análisis de impacto social y económico e implicaciones para la economía local de la ZBE.

10. Lista de las publicaciones, documentos, trabajos, etc., que completen la información del proyecto de zonas de bajas emisiones.

11. Procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión. Definición de indicadores de calidad del aire, cambio climático y movilidad sostenible y ruido,



© VERDES EQUO CANTABRIA

establecimiento de la periodicidad del seguimiento de los mismos y acceso a la información.

12. Plan de sensibilización, comunicación y participación, estableciendo un diálogo con ciudadanía y agentes económicos para incorporarles al proceso.

Procedimiento por el cual un municipio podría enfocar el diseño e implementación de una ZBE, con el fin último de dar cumplimiento a los objetivos que se recogen en el epígrafe 3 de este documento.

1. Diagnóstico.
2. Definición de objetivos.
3. Definición y señalización de ZBE.

La delimitación del área debe definirse teniendo en consideración el origen y destino de los viajes cuya reducción o cambio modal se ha considerado necesario para conseguir los objetivos de la ZBE. Asimismo, se deben buscar fronteras claramente comunicables, perceptibles y recordables, es decir, ser un área fácilmente identificable y reconocible. Para ello, siempre y cuando se cumplan los requisitos anteriores, pueden emplearse fronteras administrativas conocidas por la ciudadanía como los límites de distritos y barrios, vías importantes como las avenidas de ronda o circunvalación, elementos destacados como grandes zonas verdes, ríos o líneas de costa, líneas de ferrocarril, etc. Además, la delimitación debe permitir a los vehículos que lleguen a su perímetro continuar circulando sin acceder a la ZBE.

4. Restricciones, excepciones e incentivos, de acuerdo con los objetivos.

Condiciones personales:

- Personas con movilidad reducida (PMR) y/o discapacidades reconocidas.
- Residentes: se procurarán limitar las excepciones al mínimo imprescindible y, en su caso, se establecerán horizontes temporales a las posibles moratorias. Complementariamente, pueden plantearse alternativas como autorizaciones por un número limitado de días o periodos de gracia diferentes en función del nivel de renta del hogar, en aras de una transición ecológica socialmente justa.

5. Análisis de impacto económico y social.



© VERDES EQUO CANTABRIA

6. Mecanismos de control y sanción.
7. Mecanismos de seguimiento de los objetivos, monitorización y mejora continua.
8. Calendario de implantación.
9. Plan de sensibilización, comunicación y participación.

#### Criterios de aparcamiento

10. Reducción de plazas de aparcamiento Una ZBE debe resultar en una reducción del volumen de vehículos que puede acceder a dicha zona, por lo que sus necesidades de dotación de aparcamiento deben graduarse en consecuencia. La posible superficie liberada de aparcamiento podría emplearse para mejorar las condiciones para la movilidad activa (red peatonal, red ciclista, espacios estanciales) o para el transporte público. Asimismo, la propia reducción de aparcamientos puede motivar el necesario cambio modal a medios de transporte más sostenibles y la recuperación del espacio público para otros usos.

#### Servicio de Estacionamiento Regulado

El Sistema de Estacionamiento Regulado puede constituirse como una herramienta eficaz para reforzar la implementación de una ZBE. Para ello, la administración competente podrá determinar:

- ▶ La extensión de la zona de estacionamiento regulado, que podrá aplicarse sólo en el interior de las zonas de bajas emisiones o extenderse a otras zonas más amplias para contribuir a reducir el efecto frontera de la ZBE.
- ▶ El establecimiento de un máximo de permanencia (1-2 horas, a definir por la administración competente), dando así la posibilidad de resolver desplazamientos cortos (recoger o visitar a un familiar, realizar una gestión, compra en comercio, etc.), pero no permitiendo el uso del automóvil para la movilidad pendular diaria como ir al trabajo o universidad.
- ▶ El coste hora se recomienda que sea superior al coste del billete sencillo de la red de transporte público para el fomento de la movilidad colectiva.
- ▶ Adicionalmente, se puede plantear una tasa o impuesto anual de elevada cuantía para permitir estacionar en la calle.



© VERDES EQUO CANTABRIA

- ▶ Los precios podrán modularse atendiendo al distintivo ambiental del vehículo (menor coste para los menos emisores).
- ▶ Podrán existir varias categorías de estacionamiento para residentes o no residentes con tarifas y límites horarios diferenciados. Sin embargo, se deben plantear con cuidado, ya que existen estudios que apuntan a un incremento del coche en propiedad entre los residentes al introducir este tipo de medidas 24.
- ▶ Otras restricciones que se consideren pertinentes para la consecución del objetivo ambiental de la ZBE.

Calendario de implantación Tal y como se establece en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, las ZBE deben estar implantadas antes de 2023. Para ello, se recomienda la fijación anticipada de un calendario de implantación por fases, que permita la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de la ZBE (incluso observarlas in situ) antes de que les afecten.

Se propone que el calendario incluya fases:

- ▶ Con objetivos de reducciones en cada fase, para alcanzar los objetivos.
- ▶ Razonables y realistas en sus restricciones, tanto para particulares como para empresas.
- ▶ Concisas y simples, sin complejidad en las restricciones.
- ▶ Graduales (incrementales) pero firmes, elevando los criterios de acceso año por año para cumplir con los objetivos y eliminando, en su caso, las excepciones previstas.
- ▶ Incluyendo un periodo de prueba: información de infracciones detectadas, pero sin sanción, que sirva también para pon

Plan de sensibilización, comunicación y participación Durante el proceso de sensibilización deben dejarse claros los riesgos de no actuar y los beneficios derivados de las intervenciones previstas. Es recomendable el establecimiento de mecanismos de consenso, tales como mesas de movilidad en las que puedan tener voz todos los agentes afectados por las actuaciones previstas. Una vez que las ZBE estén implantadas, un elemento clave para la comunicación de las ZBE será el



© VERDES EQUO CANTABRIA

Punto de Acceso Nacional de información de tráfico, al que las entidades locales deben enviar una comunicación con las características de las nuevas ZBE, según las indicaciones de la Dirección General de Tráfico. Este Punto de Acceso Nacional servirá para que todo tipo de actores (desde ciudadanos hasta empresas de distribución de mercancías) puedan consultar las condiciones de acceso a cualquier ZBE de España en una plataforma de información única y homogénea que, por tanto, facilita la consulta. La información que recogerá incluirá la delimitación del ámbito de la ZBE, los criterios de acceso, horarios y tipología de autorizaciones. De esta manera, con una única visita al Punto de Acceso Nacional, cualquier persona podrá planear sus desplazamientos en el conjunto del Estado. Asimismo, resulta imprescindible una señalización clara y reconocible en los puntos de acceso a la ZBE. Para ello, la Dirección General de Tráfico aprobó el día 2 de junio de 2021 un diseño de señal de ZBE, homogéneo para todos los municipios españoles. Es conveniente incluir la imagen de esta señal en las campañas informativas que se pongan en marcha, así como fomentar su aparición en los medios de comunicación.

Otros aspectos destacados del [RD. 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regula las zonas de bajas emisiones ZBE](#)

Contaminación con efectos muy significativos para el medio ambiente y la salud humana, principalmente en los núcleos urbanos.

Promover medios de transportes con niveles bajos de emisiones, tales como caminar, ir en bici, usar el transporte público o compartir coches de bajas emisiones.

20.000 muertes prematuras en España al año, a causa de la mala calidad del aire debido a los niveles de óxido de nitrógeno (NOx), ozono (O3) y partículas inferiores PM2.5

Contaminación 0 a más tardar 2050

Contaminación acústica uno de los principales problemas ambientales.

12.000 muertes prematuras por exposición continuada al ruido ambiental.

Ley 7/2021 fijar objetivos concretos y cuantificables

Restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante



© VERDES EQUO CANTABRIA

Proyectos de ZBE deban someterse a un periodo de información pública de 30 días, y se regula el sistema de motorización y seguimiento, evaluar la eficacia....revisar el proyecto en el plazo de tres años...

Medidas de participación de los diferentes agentes sociales...

Art. 3.1.a.b Mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático

Art. 4.3 Diseño ZBE proteger los sectores más vulnerables de la población, población infantil. Equipamientos escolares, sanitarios, hospitalarios y residencias de ancianos

Art. 8.1 Definir objetivos para 2030 medibles y cuantificables.

Art. 9 Materia de ruido.

Art. 10 Contenido mínimo del proyecto ZBE y plazos de revisión. DGT contorno, horarios y vehículos permitidos

Art. 12.3 Indicadores.

Art. 13.5 Gobernanza y participación pública. Se garantizará la participación del público y las personas interesadas conforme a la Ley 27/2006, de 18 de julio.

Anexo I. Punto 13 Plan de comunicación, participación y sensibilización, estableciendo un diálogo con la ciudadanía, agentes económicos y otros actores de la movilidad, para incorporarlos al proceso.

Anexo II Indicadores. Categoría 1. f) Reparto modal: Autobús, modos ferroviarios, transporte público, bicicleta, otros transportes públicos. h) Muy interesante detalle red de transporte público m) Reparto y dotación viario

Desde **Verdes Equo Cantabria** hemos pretendido recoger toda la información que distintos técnicos del partido ecologista han trabajado con el objetivo de poner sobre la mesa los planteamientos que cualquier gobierno municipal, en este caso el de Santander, debería haber hecho.

Queremos ser objetivos y que las ZBE = Zonas de Bien Estar, sea una realidad y esa es la razón de que esté a disposición de la sociedad de Cantabria para su consulta.

Pensamos en la #Salud de la ciudadanía porque #SomosVerdes



© VERDES EQUO CANTABRIA

Santander 28 de mayo de 2025



**Zonas de Bajas Emisiones**  
**Zonas de Bien Estar**  
**#somosverdes**

---



© VERDES EQUO CANTABRIA