

10/02/2025

Zones de baixes emissions: són realment injustes?



Davant l'emergència climàtica, Europa ha incorporat les Zones de Baixes Emissions, àrees on es restringeix la circulació dels vehicles més contaminants. Ara bé, si les persones amb menys ingressos solen tenir vehicles més contaminants, com estan relacionades les ZBE amb el foment de desigualtats? Aquest article n'analitza l'impacte en l'accessibilitat a l'ocupació en vuit ciutats franceses que han implantat aquesta mesura.

iStock/AdrianHancu

Les Zones de Baixes Emissions, o ZBE, són àrees generalment situades al centre de les ciutats, on es restringeix la circulació dels vehicles més contaminants amb la fi de reduir les emissions de gas d'efecte hivernacle i millorar la qualitat de l'aire. El nombre de ZBE ha augmentat ràpidament a Europa els últims anys. En concret, a Espanya és obligatòria la implementació de ZBE en ciutats de més de 50.000 habitants, segons l'establert a la Llei de canvi climàtic i transició energètica.

Els escassos estudis existents, demostren que, en la seva majoria, les ZBE tenen un impacte significatiu en la qualitat de l'aire i la salut de les persones residents, a través de la reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle. No obstant, l'impacte de les ZBE en termes de mobilitat és molt més controvertit. Un dels arguments que s'utilitza freqüentment

és que les ZBE perjudiquen el dret de mobilitat dels residents i que s'introdueixen amb massa rapidesa sense permetre que aquests s'adaptin. A vegades se les descriu com discriminatòries, ja que els residents més pobres, que solen tenir els vehicles més contaminants, són els més afectats per aquesta mesura.

Malgrat la controvèrsia d'aquesta mesura, és sorprenent que hi hagi pocs estudis científics sobre l'impacte de les ZBE en termes de justícia social. El nostre estudi pretén millorar aquesta situació analitzant l'impacte de les ZBE en l'accés a l'ocupació dels residents de vuit ciutats franceses en les que s'està implantant una ZBE actualment. Definim l'accessibilitat a l'ocupació com el número de càrrecs disponibles en la categoria socioprofessional d'un individu, ponderat pel temps de desplaçament.

Els nostres resultats mostren que les crítiques semblen estar justificades: la pèrdua d'accessibilitat a l'ocupació deguda a les ZBE és significativa, ja que afecta de mitjana a més del 20% per a determinades categories i ciutats. En termes de desigualtat, en 6 de les 8 ciutats, els més afectats són els menys qualificats. Els grups més vulnerables i els més acomodats viuen i treballen en llocs diferents, i també es desplacen de maneres diferents. Tot i que la majoria de les persones que viuen i treballen en les ZBE pertanyen a classes altes i, per tant, són les més afectades, són les persones amb menys recursos es que es veuen més perjudicades, ja que les persones amb menys ingressos solen tenir vehicles més contaminants. A més, és més probable que aquests últims experimentin més dificultats a accedir caminant o en transport públic al seu lloc de residència o treball a causa de les llargues distàncies.

Per aquest motiu, si volem que les ZBE siguin justes, han d'anar acompanyades d'un conjunt coherent de polítiques públiques, centrades en la reducció de desigualtats i que combinin estratègies a curt i llarg termini, com subvencions per a la compra de vehicles menys contaminants, exempcions de la ZBE o ampliacions de la xarxa de transport públic.

Charlotte Liotta

Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals

Universitat Autònoma de Barcelona

charlotte.liotta@uab.cat

Referències

Liotta, C. (2025). **What drives inequalities in Low Emission Zones' impacts on job accessibility?** *Transport Policy*, Volume 160, Pages 29-41.

<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.10.029>

[View low-bandwidth version](#)

